

جامعة قاصدي مرباح - ورقلة -

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم الحقوق



مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي

الميدان : الحقوق والعلوم السياسية

الشعبة: الحقوق

تخصص : قانون شركات

مقدمة من قبل الطالبة : الزاير أحلام

العنوان:

مسؤولية الناقل الجوي للركاب

نوقشت وأجيزت بتاريخ.....

أمام اللجنة المكونة من السادة :

رئيسا	جامعة قاصدي مرباح ورقلة	الدكتور: قريشي محمد
مشرفا ومقررا	جامعة قاصدي مرباح ورقلة	الدكتور: الأخضرى نصر الدين
مناقشا	جامعة قاصدي مرباح ورقلة	الأستاذ: قادري محمد لطفي

السنة الدراسية 2015-2016

الملخص :

لقد تمت معالجة هذا الموضوع من خلال التطرق لمدى أهمية النقل الجوي و الذي يعتبر ، الوسيلة المثلى لنقل الأشخاص و البضائع ، في عصرنا الحاضر فالطائرة اليوم هي الوسيلة الأسرع التي تطوي بقاع المعمورة ، غير أن هذه الصفة التي تلازم النقل الجوي قد أدت إلى زيادة احتمالات الأخطار التي يتعرض لها مرفق النقل الجوي ، ورغم هذه الامتيازات فإن هذه الوسيلة مخفوفة بالمخاطر مما دفع بالاجتمع الدولي إلى التدخل من أجل تكوين قواعد خاصة تنظم حركة واستعمال الطائرة، وذلك بوضع قواعد آمنة تكفل سلامة هذه المركبة بما فيها. ولهذا لجأت الدول إلى سن تشريعات وطنية وعقد مؤتمرات دولية لوضع اتفاقيات دولية تهدف إلى تنظيم الملاحة الجوية واستغلال المجال الجوي بشكل واسع لضمان الاستقرار و السلم والتعاون بين الأمم .

الكلمات المفتاحية :

مسؤولية ، الناقل ، الراكب ، النقل الجوي ، اتفاقيات الدولية ، التشريع الداخلي

Résumé:

Nous devons aborder cette question par le biais de l'importance du transport aérien adressée et que, la meilleure façon est pour le transport de personnes et de marchandises, à l'époque actuelle Vtairh aujourd'hui les moyens les plus rapides qui se plie parties du globe, mais ce trait inhérent au transport aérien a conduit à une plus grande probabilité de dangers subi par l'installation de transport aérien, bien que ces privilèges, cela signifie risqué, ce qui incite la communauté internationale à intervenir pour créer des règles spéciales régissant le mouvement et l'utilisation de l'avion, et en plaçant des règles impératives assurer la sécurité du véhicule, y compris. Voilà pourquoi les pays ont eu recours à adopter une législation nationale et des conférences internationales sur le développement des accords internationaux visant à régler la navigation aérienne et de l'exploitation de l'espace aérien largement pour assurer la stabilité, la paix et la coopération entre les nations.

Mots clés:

La responsabilité, le transporteur, le passager, le transport aérien, les accords internationaux, la législation nationale

Summary:

We have to address this issue through to the importance of air transport addressed and that, the best way is for the transport of persons and goods, in the present era Vtairh today is the fastest means by which folds parts of the globe, but this trait inherent in air transport has led to a greater likelihood of dangers suffered by the air transport facility, although these privileges, this means risky, prompting the international community to intervene in order to create special rules governing the movement and use of the plane, and by placing a peremptory rules ensure the safety of the vehicle including. That is why countries have resorted to enact national legislation and international conferences on the development of international agreements aimed at regulating air navigation and exploitation of airspace widely to ensure stability, peace and cooperation among nations.

key words :

Responsibility, the carrier, the passenger, air transport, international agreements, domestic legislation

الفهرس

05.....	الفصل الأول.....
06.....	المبحث الأول : تكييف المسؤولية المدنية للناقل الجوي.....
06.....	المطلب الأول: تحديد طبيعة مسؤولية الناقل الجوي.....
06.....	الفرع الأول : المسؤولية العقدية للناقل الجوي للركاب.....
14.....	الفرع الثاني : المسؤولية التقصيرية للناقل الجوي للركاب.....
16.....	المطلب الثاني : أساس مسؤولية الناقل الجوي.....
16.....	الفرع الأول : أساس مسؤولية الناقل الجوي للركاب في إتفاقية فارسوفيا 1929 و بروتوكول لاهاي 1955.....
18.....	الفرع الثاني : الأساس الجديد لمسؤولية الناقل الجوي للركاب في كل من اتفاق مونتريال و بروتوكول جواتيمالا سيتي :.....
23.....	المبحث الثاني : قيام مسؤولية الناقل الجوي للركاب.....
23.....	المطلب الأول : شروط إنعقاد مسؤولية الناقل الجوي للركاب.....
24.....	الفرع الأول : وقوع الحادث.....
27.....	الفرع الثاني : وقوع ضرر بالراكب.....
30.....	الفرع الثالث : العلاقة السببية.....
31.....	المطلب الثاني : إستبعاد مسؤولية الناقل الجوي للركاب.....
31.....	الفرع الأول : اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية.....
32.....	الفرع الثاني : طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي للركاب.....
36.....	الفصل الثاني : الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي للركاب.....
37.....	المبحث الأول : نظام التعويض في مسؤولية الناقل الجوي.....
37.....	المطلب الأول : أحكام التعويض.....
37.....	الفرع الأول : المسؤولية المحدودة للناقل الجوي.....
40.....	الفرع الثاني : المسؤولية الغير محدودة للناقل الجوي.....
40.....	المطلب الثاني : تأمين مسؤولية الناقل الجوي.....
42.....	الفرع الأول : نظام التأمين.....
44.....	الفرع الثاني : أثر التأمين من المسؤولية.....

46.....	المبحث الثاني : دعوى المسؤولية.....
46.....	المطلب الأول : أحكام رفع دعوى المسؤولية.....
46.....	الفرع الأول : أطراف الدعوى.....
49.....	الفرع الثاني : المحكمة المختصة :.....
50.....	المطلب الثاني : إنقضاء دعوى المسؤولية.....
50.....	الفرع الأول : الدفع بسقوط دعوى المسؤولية وتقادمها.....
51.....	الفرع الثاني : الدفع بعدم قبول الدعوى.....
57.56.55.....	الخاتمة.....

الفصل الأول

الفصل الأول

الفصل الأول : الأحكام الموضوعية لمسؤولية الناقل الجوي للركاب

ساد موضوع مسؤولية الناقل الجوي للركاب ، جدل و تضارب فقهي و قانوني ، من حيث الأحكام الموضوعية لهذه المسؤولية و من أجل ما يتخلل الطيران من مخاطر تلحق بالنقل الجوي ، و ما يمكن أن ترتبه هذه المخاطر ، من خسائر تلحق بالركاب و قد كان مرد هذا الخلاف في مضمون أحكام مسؤولية الناقل الجوي للركاب، سواء على مستوى التشريع الجوي الدولي أو الخارجي ، هو البحث عن كيفية تحقيق أكبر حماية ممكنة للركاب .

و أمام أهمية دراسة هذه الأحكام الموضوعية ، و التي تشكل إطارا موضوعيا ، تنظم داخله مسؤولية الناقل الجوي و ستم دراسة هذا الفصل من خلال مبحثين يبرز من خلالهما التضارب و التطورات التشريعية الحاصلة على هذه الأحكام .

المبحث الأول : تكييف المسؤولية المدنية للناقل الجوي

عند التطرق لتحديد طبيعة المسؤولية المدنية فيما إذا كانت عقدية أم تقصيرية، فإننا نجد أنه قد ثار خلاف فقهي أفضى إلى ظهور إجتاهين : الأول ينادي بضرورة التفرقة بين المسؤولية هل هي عقدية أم تقصيرية ، أما الفريق الثاني فكان ينادي بوحدة المسؤولية المدنية . و سنحاول التطرق لتوضيح محل مسؤولية الناقل للركاب ؟

المطلب الأول: تحديد طبيعة مسؤولية الناقل الجوي

تضاربت التشريعات الجوية الداخلية في نظرتها حول تحديد مسؤولية الناقل الجوي فلقد جعل القانون الألماني الصادر في 1922، مسؤولية الناقل ، مسؤولية تقصيرية على العكس تماما ،فبالنسبة إلى القانون الفرنسي للملاحة الجوية سنة 1924 فقد إعتبرها عقدية (1) .

الفرع الأول : المسؤولية العقدية للناقل الجوي للركاب

و لقد جاءت اتفاقية فارسوفيا من أجل توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي ، و إكسابه الصفة العقدية ، حيث تقوم المسؤولية العقدية ، عندما يقوم الناقل بالإخلال بالتزاماته التعاقدية ، التي فرضها عليه عقد النقل الجوي ، الذي تم إبرامه بين الراكب و الناقل ، ولقد سارت التشريعات الجوية الداخلية على ما جاءت به اتفاقية فارسوفيا ، أيضا قانون الطيران الجزائري رقم 06/98 .

و لقد إعتبر القضاء في فرنسا و سويسرا مسؤولية الناقل مسؤولية ذات طبيعة عقدية ، و لقد قررت المحكمة الإتحادية السويسرية في حكم صادر لها في 12 مارس 1957 (أن المسؤولية التي تنظمها اتفاقية فارسوفيا ذات طبيعة عقدية أساسها ليس المخاطر اللاحقة بالملاحة الجوية، بل عدم التنفيذ المنطوي على خطأ الإلتزامات التي يولدها عقد النقل)، و هو ما جاءت به أيضا محكمة إستئناف القاهرة في حكم لها الصادر في 25 جوان 1963 بإعتبار مسؤولية الناقل الجوي ، مسؤولية عقدية (2) .

1 - ثروت أنيس الأسيوطي ، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، ط 1966، ص 25،26

2 - ثروت أنيس الأسيوطي ، المرجع السابق، ص 219

أولا : الإلتزام بالسلامة في نقل الركاب:

إن أهم الإلتزامات التي يفرضها عقد النقل على الناقل ، هو إلتزام عام تشتمل عليه جميع عقود النقل سواء كان نقل بري أو بحري أو جوي ، حيث يلتزم الناقل بضمان سلامة الركاب بمعنى يكون ملتزماً بتوصيل الراكب إلى المكان المتفق عليه سليماً معافاً ، هذا في عقد النقل ويجد هذا الإلتزام مصدر في عقد النقل وذلك في كل من القانون الفرنسي و المصري ، بينما ينشأ عن القانون مباشرة في كل من القانون الأمريكي و الإنجليزي و لقد أدى عدم وحدة مصدر الإلتزام إلى الإختلاف في تحديد طبيعته و في النظام القانوني الذي تخضع له مسؤولية الناقل الجوي⁽¹⁾

و لقد قامت محكمة النقض الفرنسية بتعريف الإلتزام بالسلامة في حكم لها صادر في 21 نوفمبر 1911 جاء فيه :
(أن تنفيذ عقد النقل يتضمن بالنسبة للناقل الإلتزام بتوصيل المسافر سليماً " Sain et sauf " إلى جهة الوصول)
و قد أكدت المحكمة أيضاً (أن تسليم التذكرة للمسافر يتضمن و من غير الحاجة إلى إشتراط صريح بخصوصه ، الإلتزام الذي يقع على شركة النقل بإيصال المسافر سليماً معافاً إلى جهة الوصول) . و بهذا الحكم إستقر على عاتق الناقل التزاماً أساسياً و هو الإلتزام بالسلامة في نقل الركاب .

وحتى يتم تحديد طبيعة التزام الناقل ما إذا كان إلتزاماً بتحقيق نتيجة أو إلتزاماً ببذل عناية ، نجد أن الفقه قد إهتم بهذا و وضع ثلاثة معايير لتحديد طبيعة الإلتزام فلقد إعتد المعيار الأول : على إرادة المتعاقدين في تحديد طبيعة الإلتزام ، فعندما تنصرف الإرادة إلى تحقيق نتيجة يكون الإلتزام بتحقيق نتيجة و إلا كان إلتزاماً ببذل عناية ، أما المعيار الثاني : فهو معيار الإحتمال و كان الأستاذ **تانك (Tanc)** من بين الفقهاء الذين إعتدوا هذا المعيار حيث كان يرى ، أنه إذا كانت مؤكدة كان الإلتزام بتحقيق النتيجة ، أما إذا كانت النتيجة محتملة فإنه لا يصح أن يوصف الإلتزام بتحقيق نتيجة لا يمكن إعتبار الملتزم مخطئاً مجرد عدم تحقيق النتيجة ، بل يجب إعتبار هذا الإلتزام هو مجرد إلتزام ببذل عناية.

1 - د/محمد فريد العربي، و د/ محمد السيد الفقي ، القانون البحري و الجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت ، ط 1 ، سنة 2005، ص 467

- أما المعيار الثالث : و الذي نادى به الفقيه فروسارد (Frossard) و الذي إنتقد المعيارين الأول و الثاني ، حيث يرى أن المعيار المناسب و الأصلح هو مدى إلتزام المدين بتحقيق أداء معين فعندما يلتزم المدين بتحقيق هذا الأداء المعين كان إلتزامه إلتزاما بتحقيق نتيجة أما إذا كان غير ذلك كان إلتزامه إلتزاما ببذل عناية .

و تظهر أهمية تحديد هذا الإلتزام في ما إذا كان الإلتزام بالسلامة كونه إلتزاما بتحقيق نتيجة أو إلتزاما ببذل عناية حيث تظهر هذه الأهمية في تحديد عبء الإثبات⁽¹⁾

ففي حالة كان الإلتزام بتحقيق نتيجة و هنا يقع على الراكب عبء إثبات عدم تنفيذ الإلتزام و أنه تعرض و أصيب بضرر و لا يمكن للناقل التملص و دفع المسؤولية إلا بإثبات السبب الأجنبي ، أما إن كان الإلتزام ببذل عناية فهنا يمكن للناقل نفي خطأه بإثبات تنفيذه للإلتزام المكلف به أو بإثبات السبب الأجنبي .

1- موقف التشريعات الجوية الداخلية من الإلتزام بالسلامة :

لقد تضاربت التشريعات الجوية الداخلية في موقفها حول إلتزام الناقل الجوي بالسلامة ، في ما إذا كان طبيعة هذا الألتزام عقدية أم قانونية ، فهناك من الأنظمة القانونية التي إعتبرت الإلتزام بالسلامة إلتزام عقدي⁽²⁾ ، و من بين هذه الأنظمة القانونون الجوي الفرستي و القانونون الجوي المصري و التي إعتبرت أن الإلتزام بالسلامة في النقل الجوي مصدره عقد النقل الذي يرتب في ذمة الناقل إلتزاما بكفالة سلامة الراكب و بالتالي هو إلتزام بتحقيق نتيجة ، و تكون هذه النتيجة مؤكدة الوقوع لا محتملة ، ففي حالة عدم تحقق النتيجة المرجوة من عقد النقل ، من إيصال الراكب سليما معافى ، فالإلتزام هنا يبقى غير منفذ و إذا قام الإخلال به فلا يستطيع الناقل دفع هذه المسؤولية إلا في حال أثبت السبب الأجنبي .

و على عكس الأنظمة التي قضت أن إلتزام الناقل الجوي هو إلتزام عقدي محله تحقيق نتيجة و لقد إتجهت أنظمة قانونية أخرى إلى إعتبار الإلتزام بالسلامة هو إلتزام قانوني⁽³⁾ .

مصدره القانون و محله الإلتزام ببذل عناية ، وهي النظم ممثلة في النظم الأنجلوساكسونية التي ترى أن الناقل الجوي يجب أن يبذل ما في وسعه و أم يكون على قدر جيد من الحيلة و الحذر من أجل حماية الراكب و الحفاظ على سلامته .

1 - عبد الرزاق أحمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، ص 675،677

2 - ثروت أنيس الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص 159 ، 160

3 - ثروت أنيس الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص 161 .

و نجد ان الناقل الجوي حتى و إن بذل العناية المستحقة لحماية و أمن الراكب إلا أن النتيجة تبقى محتملة لا ترقى إلى حالة الوقوع دائما .

و لقد تطرق القضاء الأمريكي إلى وجوب بذل الناقل أقصى ما لديه من العناية لسلامة الراكب و ربط هذه العناية بنظرية المخاطر التي تعرفها الملاحة الجوية ، ولقحلة د فرق القضاء الأمريكي بين نوعين من الناقلين : الناقل العام و الناقل الخاص فالناقل العام هو ذلك الشخص الذي يتعهد إزاء مقابل بتلبية جميع طلبات الناقل التي دزن تمييز منه بين بعضها و البعض الآخر ، فالناقل يجب عليه بذل كل ما لديه من العناية اللازمة بإعتباره المسؤول ولو عن أتفه الأخطاء .

أما الناقل الخاص هو ملزم ببذل عناية تعتبر عادية و التي تقدر بمعيار الرجل المتوسط العناية فلو وضع في نفس الظروف أو في ظروف مشابهة فيجب عليه أن يبذل عناية الناقل العادي في النقل الجوي بالذات⁽¹⁾ ، و الناقل العادي هو من يقوم بتجهيز و صيانة الطائرة قبل كل رحلة و إتباعه لقواعد الملاحة الجوية و إختياره لأفضل طاقم يتضمن أحسن الملاحين و توفير كل ما من شأنه تحقيق رحلة جيدة للراكب.

و بناء على إعتبار أن السلامة في القانون الأمريكي هي بذل عناية ، فهنا سيصعب على الراكب الدفاع و المطالبة بحقهو ذلك لإجحاف الإثبات في هذه الحالة ، بحيث يلقي على عاتقه عبء إثبات مدى قيام و بذل الناقل من عناية لتوفير السلامة للراكب و تجنب وقوع الضرر.

1 - ثروت أنيس الأسيوطي ، المرجع السابق، ص، 186، 190.

و حتى يمكن تحقيق الموازنة بين مصالح كل من الراكب و الناقل، قام القضاء الأمريكي بتخفيف عبء الإثبات الملقى على الراكب

بإحداثه لقاعدة في الإثبات أطلق عليها (**Res ipsa loquitur**)

و هي قاعدة تلزم المضرور بإثبات أن الشيء و الذي هو الطائرة كان تحت سيطرة المدعي عليه وحده ، بحيث تلزم الناقل بتقديم

إيضاحات دون تكليفه بإثبات السبب الأجنبي ، و إقامة الدليل أنه قام بكل ما يلزم لتجنب وقوع ضرر .⁽¹⁾

2 – موقف إتفاقية فارسوفيا من الإلتزام بالسلامة

إزاء التضارب بين الانظمة القانونية حول تحديد طبيعة و مصدر الإلتزام ، قام واضعو إتفاقية (فارسوفيا) سنة 1929 بتوحيد

الموقف و قد وحدت الإتفاقية بين النظامين ، و أقامت التوازن بين المصالح المتعارضة في النقل الجوي، و قد وضعت إتفاقية

(فارسوفيا) على عاتق الناقل الجوي الإلتزام بالمحافظة على سلامة الركاب، و في حال لم ينفذ هذا الإلتزام عد مسؤولاً

و هذا ما جاء في المادة 17 من هذه الإتفاقية : (يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي يقع في حالة وفاة المسافر أو جرحه

أو إصابته بأي أذى بدني آخر متى وقع الحادث الذي نجم عنه الضرر على متن الطائرة أو أثناء عميلة صعود الركاب أو نزولهم)

و إن لم تشر هذه المادة الى الإلتزام بالسلامة صراحة الا انها تمثل تنظيمًا قانونيًا لهذا الإلتزام بضمان سلامة الركاب المتولد عن عقد

النقل ، الذي محله بذل عناية من قبل الناقل ، و تقاس هذه العناية بمقياس موضوعي ألا و هو الناقل الحريص ، فوجب

على الناقل المسؤول قد سلك نفس سلوك الناقل الحريص، في نفس الظروف التي واجهته، و العبرة بالظروف الخارجية

للحادث و ليس الظروف الشخصية للناقل الجوي .

و للقاضي سلطة تقدير سلوك الناقل ، لوتبين ان هناك انحراف عن السلوك العادي عد ذلك إخلالاً بالإلتزام بالسلامة

أي خطأ عقدي بمفهوم إتفاقية (فارسوفيا) مرتباً لمسؤولية الناقل ، و بناء على هذا الإلتزام بالسلامة في نقل الركاب إلتزام عقدي

محله بذل عناية عاية الناقل العادي .⁽²⁾

1 – ثروت أنيس الأسيوطي ، المرجع السابق ، ص، 176

–SISSILI Jacque – La notion de faute dans la convention de Varsovie – Thèse de doctorat Lausanne 1960 –p 125

موقف قانون الطيران المدني الجزائري رقم 98-06 من الإلتزام بالسلامة :

لقد أقر المشرع الجزائري بالالتزام بالسلامة و ألقاه على عاتق الناقل مهما كان نوع النقل الذي يقوم به سواء كان النقل الجوي او البحري او البري ، و نجد أن في النقل البري قد ورد التزام الناقل بسلامة الركاب صراحة، حسب المادة : 63 من القانون التجاري الجزائري رقم 75-58 و التي نصت على : (يجب على ناقل الاشخاص أن يضمن أثناء مدة النقل سلامة المسافرين.....)

على عكس قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 الذي لم يصرح على عبارة الالتزام بالسلامة في المادة 145 منه: حيث جاء فيها (الناقل الجوي مسؤولا عن الخسائر و الأضرار التي يصاب بها شخص منقول ...) لكنه يفهم ضمنيا . و المشرع الجزائري من خلال هذه المادة يكون قد أشار ضمنيا على وجوب ان يحافظ الناقل على سلامة و حياة المسافرين من أي ضرر قد يلحقه ، و هو التزام عقدي حسب ما جاء في نص المادة 131 من قانون الطيران المدني الجزائري 06/98 (ينبغي أن يتم أي نقل جوي عمومي طبقا لعقد يلتزم بموجبه الناقل....) ، أي العقد هو مصدر أي إلتزام يقع على عاتق الناقل بما في ذلك إلتزامه بسلامة الركاب ، و بالنسبة لحل الإلتزام بالسلامة ⁽¹⁾

و قد أشارت المادة 148 من قانون الطيران المدني الجزائري ، أن الناقل يلتزم ببذل العناية اللازمة لتفادي الضرر ، حيث يفهم من خلفية هذه المادة مايلي (أنه و في حالة إتخاذ الناقل لجميع الإحتياطات الضرورية لتفادي أي ضرر أو خسار من شأنها أن تلحق بالراكب غير مسؤول عنها) ، و يطابق نص هذه المادة نص المادة 20 من اتفاقية (فارسوفيا) لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي سنة 1929 و يعود هذا التطابق لمصادقة الجزائر على هذه الإتفاقية ⁽²⁾

و يستخلص أن موقف المشرع الجوي الجزائري من إلتزام الناقل بسلامة الركاب ، إلتزام عقدي ببذل عناية الرجل العادي ، و يتفق موقف المشرع الجزائري مع موقف اتفاقية (فارسوفيا) .

1 - بشار ياسمينية ،مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير في الحقوق ، فرع العقود و المسؤولية ، كسؤولية الناقل الجوي للركاب، سنة، ص، 2009، 2008، ص 31،

2 - نصت المادة 1/156 من قانون الطيران المدني الجزائري على إعتتماد المشرع الجزائري لإتفاقية فارسوفيا كمصدر لتنظيم مسؤولية الناقل الجوي للركاب ، حيث جاء في هذه المادة : " تمارس مسؤولية الناقل الجوي إزاء كل شخص و هذا النص منقول طبقا لقواعد إتفاقية فارسوفيا المؤرخة في 12 أكتوبر 1929 و بروتوكول لاهاي 28 سبتمبر 1955 والتي صادقت عليهما الجزائر "

ثانياً: الإلتزام بالنقل في الميعاد :

لقد أصبحت الحاجة ملحة لإستعمال الطائرة كوسيلة للنقل الجوي ، و الإلتقال من مكان لمكان في أسرع وقت ممكن ، و لضمان ذلك ألقى على عاتق الناقل الجوي إلتزاما يضمن هذا التنقل السريع و هو الإلتزام بالنقل في الميعاد المحدد أو المتفق عليه بين الناقل و الراكب ، أو المعلن عنه في نشرات أو جداول الناقل للجمهور ، يعلق فيها مواعيد النقل و لقد اختلفت الإلتجاهات في تفسير مدى إلزامية المواعيد الواردة في هذه الجداول إلى إتجاهين :

و يرى أصحاب الإلتجاه الأول أن عرض تلك الجداول يعد إيجابا من الناقل لتنفيذ النقل في الميعاد فعندما يقوم المسافر بالصعود على متن الطائرة فهذا قبول منه للقيام بالنقل في الميعاد المحدد من قبل الناقل ، و بالتالي يعتبر الإلتزام بالنقل في الميعاد جزء لا يتجزأ من عقد النقل و في حالة الإخلال به تقوم مسؤولية الناقل . و بالنسبة للإلتجاه الثاني فيرى أصحابه أن جدول المواعيد يعتبر بمثابة المرشد للمسافر ، حتى يتمكن من معرفة عدد الرحلات و الاماكن التي سيتم التنقل إليها، وتعتبر هذه المواعيد تقريبية لا تقوم فيها مسؤولية الناقل عند التأخر في تنفيذها، و بالتالي فإن إلتزام الناقل إلتزام عقدي مصدره عقد النقل و يطرح التساؤل حول محل هذا الإلتزام و مضمونه هل هو إلتزام ببذل عناية أم إلتزام بتحقيق نتيجة ؟

و هو ما تضارب حوله القوانين ، فهناك بعض القوانين الجوية كالقانون المصري و الفرنسي ما بين سنة 1924 - 1957 يجعل محل إلتزام الناقل بتنفيذ النقل في الميعاد هو إلتزام بتحقيق غاية و هو ما إتجه إليه القانون الفرنسي في المادة 639 من قانون التجاري و المادة 277 من القانون المدني التونسي ، فعدم تحقق النتيجة ، أي عدم الوصول في الميعاد يقيم المسؤولية العقدية للناقل عن الضرر الناجم عن التأخير في النقل ، يبقى أمامه سوى إثبات السبب الأجنبي لدفع المسؤولية عنه .

و القانون الأمريكي فرق بين حالتين : الأولى : أنه في حال تعهد الناقل بنقل الراكب في ميعاد معين و متفق عليه ، حينها يكون إلتزام الناقل بالنقل بالميعاد هو التزم بتحقيق نتيجة أما الحالة الثانية : أنه إن لم يتعهد الناقل بالنقل في ميعاد متفق عليه فإن إلتزامه بالنقل في الميعاد يقع هنا إلتزاما ببذل عناية و على المدعى المضرور إثبات خطأ الناقل لأن هذا الأخير لا يسأل إلا عن إهماله .⁽¹⁾ ، و لو أن بعض القوانين قد اتفقت على ان الإلتزام بالنقل في الميعاد التزاما عقديا بتحقيق نتيجة فإن اتفاقية

(فارسوفيا) لسنة 1929

1 - الليل عبد الستار ، الأسباب القانونية لدفع مسؤولية الناقل الجوي ، رسالة ماجستير ، الجزائر ، 1974 .

نصت أن المسؤولية في نص المادة 19 منها و قضت أن الناقل ملتزم بالنقل في الميعاد ، كما أضافت المادة 20 من نفس الاتفاقية على أن الناقل يلتزم بالنقل في الميعاد و ذلك ببذل العناية اللازمة لتجنب أي ضرر ناجم عن التأخير ز ما يؤكد ذلك التزام الناقل ببذل عنايته لنقل الراكب في الوقت المحدد و هو ما أشار إليه البند التاسع من شروط العقد الواردة في تذكرة السفر (1) .

و لقد اتبع المشرع الجزائري في قانون الطيران المدني 06/98 نفس موقف اتفاقية (فارسوفيا) الذي يجعل التزام الناقل بالنقل في الميعاد التزام عقدي محله ببذل عناية و هو ما يستنتج من نص المادة 131 التي جاء فيها : (أن النقل يتم بموجب عقد يلتزم) ذلك أن عقد النقل هو مصدر الالتزام و، و نصت المادة 148 على : (الناقل الجوي غير مسؤول عندما يبرهن أنه إتخذ صحة كل مندوبيه الاجراءات الضرورية لتفادي الخسارة ...) (2).

و أنه في حال كان هناك إخلال من قبل الناقل بالالتزام بالسلامة أو الإلتزام بالنقل في الميعاد ، يشكل أكثر الإلتزامات محلا لدعاوى الركاب في الميدان (3) .

1 – أنظر شروط العقد الواردة في تذكرة السفر التابعة للخطوط الجوية الجزائرية المادة التاسعة منها .

2- المادة 131 ، من قانون الطيران المدني الجزائري 06/98

3-بشار يasmine، المرجع السابق ، ص، 33 .

الفرع الثاني : المسؤولية التقصيرية للناقل الجوي للركاب

و لما كان الأصل في مسؤولية الناقل الجوي أنها عقدية ، فهناك إستثناءات ترد على هذا الأصل حالتين تخرجان عن الإطار العقدي للمسؤولية ، و من ثم عن تطبيق أحكام اتفاقية (فارسوفيا) لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي لعام 1929 .

أولا : حالة النقل بالمجان (Transport gratuit)

بما أن عقد النقل هو عقد معاوضة بمعنى يتم بمقابل نقدي ، و هو الأجر الذي يدفعه الراكب و من هذه الميزة فإنه يمكن أن يحدث نقل دون مقابل و هو النقل بالمجان والذي يعرف أنه على أنه : النقل الذي يتم دون أن يحصل الناقل على مقابل نقدي و يشتمل على نوعين :

1 - النقل بالمجان : و له صورتان ، فقد يحصل النقل بمقابل بطريق آخر غير النقود أي كأن يكون المقابل مصلحة ، و قد يتم بدون مقابل على سبيل المجاملة .

أ - النقل المصلحي : حيث يعتبر النقل الذي يسعى من وراءه الناقل تحقيق مصلحة ما ، كركوب شخص الطائرة تمهيدا لشرائها فيقوم بتجربتها .

ب - النقل على سبيل المجاملة : و هو النقل الذي لا ينوي فيه الناقل الحصول على مقابل مثال كأن يأخذ شخص صديقين له في سيارته للقيام بنزهة ، و كأن يدعو الناقل أحد أقاربه الركوب

في الطائرة ، فهنا يتوفر عنصران الأول : مادي و الثاني معنوي هو أن نية الناقل ركوب قريبه في الطائرة مجاملة⁽¹⁾ ، و العبرة في المجاملة في النقل تبدأ و تتحدد عند بداية النقل ، فأى مقابل يدفع تنتفي نعه صفة المجانية .

طبيعة المسؤولية في النقل بالمجان :

تظهر طبيعة المسؤولية في النقل بالمجان ، إنطلاقا من تكييف العلاقة بين أطرافه ، فالناقل و الراكب لم ينويا الإرتباط قانونيا بعقد و من ثم لا وجود لفكرة العقد نظرا لإنعدام الثقة في التعاقد⁽²⁾ .

1 - يعقوب يوسف صرخو، العقود التجارية ، دار الكتب، الكويت ، ط 1986 ، ص 123

2 - عبد الحميد الشواربي، القانون التجاري، العقود التجارية، دار المعارف ، الإسكندرية ، مصر

و لقد إستبعد الفقه و القضاء فكرة المسؤولية العقدية في النقل المجاني ، على سبيل المجاملة ، و كما إستقر على مسؤولية الناقل هي مسؤولية تقصيرية ، فالناقل حين يجامل أحد أقاربه لا ينوي الحصول على مقابل ، ومتى أراد التنحي عن رغبته في النقل دون أدنى مسؤولية و حينها لا يمكن للمسافر أن يقاضي الناقل بدعوة أنه لم يقم بدعوته للركوب ، و هذا يفيد عدم وجود علاقة قانونية تربطهما ، فيما يتعلق بالنقل المجاني القائم على مصلحة و في حالة إصابة الراكب خلاله بحادث حكم القضاء فيه بالمسؤولية التقصيرية ، بما كان يعتبرها عقدية و قد طبق القضاء الفرنسي على مسؤولية الناقل التقصيرية حكم المادة 1384 من القانون الفرنسي و مكن الراكب من إثبات خطأ الناقل أو أحد تابعيه ، و العلاقة السببية ما بين الخطأ و الضرر الذي أصابه و إلا رفضت دعواه⁽¹⁾، وحسب القضاء أن النقل على سبيل المجاملة لا يطبق عليه حكم حراسة الشيء ، مادام الراكب قبل مقدما مخاطر الرحلة الجوية وهذا ما يستبعد إفتراض خطأ الناقل أما النقل المجاني المصلحي فلا تستبعد فيه قواعد المسؤولية عن الأشياء و ذلك أن الراكب هنا يكون قدي دعي من قبل الناقل للركوب بهدف تحقيق مصلحة شخصية للراكب لتجربة الطائرة من أجل شرائها و في هذه الحالة يسأل الناقل عن الضرر الذي لحق بالراكب طبقا لحكم حارس الشيء الوارد في المادة 1384 المدني الفرنسي و المادة 178 من القانون المصري و كذا المادة 138 من القانون المدني الجزائري .، فيفترض خطأ الناقل في حراسة الشيء (الطائرة) و ذلك أن الراكب المضرور إستعمل الشيء تلبية لرغبة الناقل.

و لقد إستثنت إتفاقية (فارسوفيا) لعام 1929 النقل الجوي بالمجان الذي تقوم به مؤسسات النقل الجوي من المسؤولية التقصيرية و أدخلته نطاق المسؤولية العقدية ، وهذا ما نصت عله المادة الأولى من إتفاقية (فارسوفيا) ، فالنقل الجوي الذي تقوم به مؤسسة النقل و التي كثيرا ما يكون مجاني لغرض تجاري كالدعاية و نقلها لشخصيات سياسية ، و هنا ارادت الإتفاقية توحيد قواعده منعا للتهرب من احكام الإتفاقية، عن طريق الإعتقاد أن النقل هو بالمجان .

و يعتبر النقل بالمجان بصورتيه على سبيل المجاملة أو القائم على المصلحة لا يغدو أن يكون إلا "واقعة قانونية لا تصرفا قانونيا" لأن علاقة النقل بين الراكب و الناقل إن كانت لا تتوفر على عقد⁽²⁾ ، فهي تخرج عن نطاق تطبيق أحكام (فارسوفيا) ذات الإطار العقدي .

1 - أبو زيد علي المنتيت ، التكييف القانوني لمسؤولية الناقل على سبيل المجاملة ، مجلة قضايا حكومية -265- س6- ع4 - ص31

2 - عبد الحميد الشواربي ، المرجع السابق ، ص 455

المطلب الثاني : أساس مسؤولية الناقل الجوي

المسؤولية المدنية يمكن ان تقوم على أساسين ، إما ان تقوم على أساس الخطأ و يتجسد في نظام المسؤولية الشخصية أو أن تقوم على تحمل التبعة أو المخاطر فتصبح المسؤولية موضوعية⁽¹⁾ ، وهو الأساس الجديد للمسؤولية المدنية ، حيث أصبحت مسؤولية الشخص تقوم بمجرد وقوع الضرر .

دون الحاجة لإثبات الخطأ و هو الأساس الجديد الذي يدافع عنه الفقه اليوم لما تبين ان الاعتماد على فكرة الخطأ كأساس للمسؤولية يصعب فيه على المضرور إثبات خطأ المسؤول على غرار المسؤولية الموضوعية التي أساسها المخاطر ، التي لا يلتزم فيها المضرور بإثبات الخطأ، و يطلق على هذه المسؤولية بالمسؤولية المطلقة أو بقوة القانون⁽²⁾

الفرع الأول : أساس مسؤولية الناقل الجوي للركاب في إتفاقية فارسوفيا 1929

و بوتوكول لاهاي 1955

و لقد إعتمدت كل من إتفاقية فارسوفيا و إتفاقية لاهاي نظام المسؤولية الشخصية القائمة على الخطأ المفترض .

أولا : أساس المسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية فارسوفيا (Varsovie) 1929

لقد قام واضعو إتفاقية فارسوفيا بإنتهاج فكرة الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل الجوي بحيث يتعهد الناقل التزاما بوسيلة محله بذل العناية اللازمة لضمان سلامة الراكب مع قلب عبء الإثبات و نقله على عاتق الناقل الجوي ، إذ تفترض الإتفاقية (فارسوفيا) أن الناقل لم يبذل قصارى جهده للعناية حتى يقيم الدليل على غير ذلك و هذا طبقا للمادة 20 من الإتفاقية التي نصت : (لا يعد الناقل مسؤولا إذا أثبت أنه و تابعوه اتخذوا كل التدابير الضرورية لتوقي الضرر ...)

و لما كان أساس المسؤولية حسب المادة 20 من الإتفاقية هو الخطأ المفترض و ان الناقل لم يتخذ التدابير اللازمة ، ذهب الفقه و القضاء لتفسير هذا المعنى ، وهو ما سنحاول التطرق إليه :

1 – SISSILI Jacque – La notion de faute dans la convention de Varsovie – Thèse de doctorat – 1961-p95

2 – Phillipe Malaurie – Les obligations – Paris 1998 – p 32

1- التفسير الضيق لمعنى الخطأ طبقاً للمادة 20 من اتفاقية فارسوفيا

و يعتبر الخطأ هنا واقعا متى فشل الناقل في إثبات أنه و تابعوه اتخذوا التدابير الضرورية ذات العلاقة المباشرة بالحادث المتسبب في الضرر مثلا كوقوع حادث بسبب تساقط الثلوج ، فعلى الناقل إثبات أنه اتخذ و تابعوه كل التدابير اللازمة لتفادي وقوع الحادث و التفسير الضيق حسب أنصاره يسري على جميع الحوادث سواء المعروف سببها أو التي يجهل سببها ، لكن هناك جانب من الفقه إعتبر أن إشتراط أن تكون التدابير ذات علاقة مباشرة بالحادث هو شرط مضاف لما ورد في المادة 20 من الاتفاقية و إذا كان الخطأ مفترض حسب الإتفاقية قابل لإثبات العكس ، فالتفسير الضيق يجعله خطأ مفترضا غير قابل لإثبات العكس من الناحية التطبيقية.

2- - التفسير الواسع للخطأ الوارد في المادة 20 من اتفاقية قارسوفيا :

و الخطأ المفترض للناقل حسب التفسير الواسع يتمثل كونه إنحراف الناقل عن سلوك الرجل العادي في إتخاذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر ، و حسب هذا التفسير أن الناقل يلتزم ببذل عناية الرجل ، فالناقل يكون مسؤولا إذا أثبت أنه لم يتخذ التدابير اللازمة التي كان يمكن للرجل العادي أن يقوم بها لتفادي وقوع الضرر

و قد وضع الأستاذ بيتارد (Pittard) الناقل الجوي العادي بـ: (ماذا علينا أن نطلب من الناقل الجوي ؟ فيجب : نطلب منه تنظيما طبيعيا لنشاطه و استثماره والعناية اللازمة في اختيار تابعيه.....)⁽¹⁾

ثانيا : أساس مسؤولية الناقل الجوي في برونوكول لاهاي (Lahaye) 1955

لم يرقم هذا البروتوكول بتعديل أساس المسؤولية الذي ورد في اتفاقية فارسوفيا ، فبقيت مسؤولية الناقل الجوي مبنية على الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس المنصوص في المادة 20 من الاتفاقية إلا أن الأعمال التحضيرية لبروتوكول (لاهاي) تقدم الوفد الهولندي بصيغة جديدة لنص المادة 20 و أصبحت تنص على (لا يكون الناقل مسؤولا إذا لم يحصل الضرر بسبب خطأه أو خطأ أحد تابعيه)⁽²⁾ .

1-SISSILI Jacque – La notion de faute dans la convention de Varsovie – Thèse de doctorat – 1961-p60-61

2- طالب موسى حسن ، القانون الجوي ، الدولي، مكتبة دار الثقافة للنشر ، و التوزيع ، عمان ، الأردن ، ط 1997 ، ص 319

و حجتهم ان الخطأ أصبح واضح فلا يعفى الناقل أو أحد تابعيه إلا بإثبات عد إرتكابه لأي خطأ ، ولم تلقى هذه الصيغة تأييدا من أغلبية الوفود فبقيت صيغة نص المادة 20 كما هي ، و إن أيد بروتوكول لاهاي اتفاقية فانسوفيا في جعل مسؤولية الناقل الدولي مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس إلا أنه و نظرا لصعوبة إثبات فكرة الخطأ عمليا ، رأت بعض الدول ضرورة إعادة النظر في أساس مسؤولية الناقل الجوي بحثا لضمان أكبر قدر من الحماية الممكنة للركاب .

الفرع الثاني : الأساس الجديد لمسؤولية الناقل الجوي للركاب في كل من اتفاق مونتريال

و بروتوكول جواتيمالا سيتي :

أولا : أساس المسؤولية في اتفاق مونتريال (Accord de Montréal) لسنة 1966-1999

- ونظرا للمخاطر التي يتعرض لها النقل الجوي و لأن الخطأ كأساس للمسؤولية لا يمكن إثباته عمليا ، فقد توجه مجموع الناقلين الجويين إلى ضرورة إعادة النظر في أساس المسؤولية و أحكامها الواردة في اتفاقية فانسوفيا ، و لذلك وقعت المنظمة الدولية للطيران المدني الإيكاو (ICAO) بمونتريال الكندية إتفاقا في 04 ماي 1966 بين ثلاثة عشر شركة طيران أمريكية و ثلاثة و عشرون شركة طيران دولية⁽¹⁾

و أهم ما جاء فيها، هو جعل مسؤولية الناقل الجوي للركاب أساسها المخاطر و تحمل التبعة ، فأصبح الناقل يسأل بقوة القانون بمجرد وقوع الضرر للركاب بصفة مطلقة و لا يستطيع دفع المسؤولية إلا إذا قام الدليل على رجوع الضرر إلى خطأ المضرور⁽²⁾ و على هذا الأساس الجديد لمسؤولية الناقل الجوي يكون اتفاق مونتريال قد غير أحكام المسؤولية في إتفاقية فانسوفيا ، بحيث أصبحت طبيعة و أساس مسؤولية الناقل الجوي للركاب تختلف باختلاف مسار الرحلة الجوية ، أنه إذا وقعت نقطة قيام الطائرة أو وصولها أو وجود مرسى جوي في أحد نقاط الولايات المتحدة الأمريكية فهنا يسري نظام المسؤولية الموضوعية التي أساسها المخاطر في حالة وقوع الضرر ، و هي مسؤولية عقدية شخصية قوامها الخطأ المفترض طبقا لإتفاقية فانسوفيا، إذا لم يكن من حظ الراكب ان تلمس عجلات الطائرة التراب الأمريكي⁽³⁾

1- أبو زيد رضوان ، قانون الطيران التجاري ، ط 1966 ، ص 319

2 - محمد فريد العربي ، القانون الجوي ، النقل الجوي الداخلي و الدولي ، المرجع السابق ، ص 183

3- أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 331

ففي حالة قيام الطائرة مثلا من الجزائر نحو فرنسا فهنا مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض طبقا لإتفاقية فارسوفيا ، أما إذا قامت الطائرة من فرنسا إلى الولايات المتحدة الأمريكية فهنا مسؤولية الناقل الجوي للركاب تخضع لنظام المسؤولية الموضوعية أساسها المخاطر طبقا لإتفاقية مونتريال 1966 .

ثانيا : أساس مسؤولية الناقل الجوي للركاب طبقا لبروتوكول جواتيمالا سيتي (**Protocole de Guatemala City**) لسنة 1971 .

تأثر برونوكول (جواتيمالا سيتي) بما جاء في إتفاق مونتريال لعام 1966 لذلك إستمر التطور التشريعي و التغيير الجزري لأحكام إتفاقية فارسوفيا الدولية ، فقد أقر المؤتمرين في بروتوكول (جواتيمالا سيتي) أساسا جديدا لمسؤولية الناقل الجوي و قد أصبح كالتالي :

أ - في حالة المسؤولية عن ضرر الوفاة و الأضرار البدنية الحاصلة للركاب و كذلك المسؤولية عن تلف وضياع أمتعة الراكب : ة قد نصت في هذه الحالة المادة 4 من بروتوكول (جواتيمالا سيتي) أن أساس مسؤولية الناقل هو المخاطر فكرة التبعة أي أنه بمجرد وقوع ضرر للراكب و أمتعته تقوم مسؤولية الناقل الجوي بقوة القانون و لا يمكن له دفعها إلا بإثبات أن الضرر يعود إلى سوء الحالة الصحية للراكب طبقا لما ورد في المادة 1/4 من البروتوكول .

ب - و أما بالنسبة لحالة المسؤولية عن تأخير الراكب و أمتعته : ضلت المسؤولية قائمة على الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس طبقا لنص المادة 20 من إتفاقية فارسوفيا 1929 ، أي أن يثبت الناقل أنه إتخذ التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو إستحالة عليه ذلك حتى يدفع المسؤولية عنه ، و هو نفس الأساس الذي بقى ساريا على نقل البضائع فضلت المسؤولية فيها عقدية شخصية أساسها الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس ، و أمام الإختلاف و عدم الإستقرار في مسؤولية الناقل الجوي للركاب إستدعى البحث مجددا لتحقيق التوافق بين الإتفاقية و البروتوكول المعدل لها و هو ما قام به فعلا المشرعين الجويين في إتفاقية مونتريال لعام 1999 .

ثالثا : أساس مسؤولية الناقل الجوي في إتفاقية مونتريال لعام 1999

لقد إنعكس الإختلاف الحاصل على التشريعات الجوية للدول مما جعل تطبيق أحكام مسؤولية الناقل الجوي صعبة التطبيق من الناحية الدولية ، لقد إعتمدت مجموعة من الدول نظام المسؤولية الشخصية للناقل الجوي للركاب المتبنى

في إتفاقية فارسوفيا 1929 و بروتوكول لاهاي 1955 ، و دول أخرى سايرت نظام المسؤولية الموضوعية ، و أمام هذا الإختلاف في أحكام مسؤولية

الناقل الجوي الدولي ، إجتمعت الدول في مونتريال الكندية ، ووقعوا إتفاقية بصيغة جديدة بتاريخ 28 ماي 1999 لأحكام إتفاقية فارسوفيا ، هدفهم الأساسي هو توحيد قواعد النقل الجوي الدولي بأحكام (2) ، تقضي على الإختلاف الذي كان قائم بين الدول حول مسؤولية الناقل الجوي الدولي ، و بين مصالح كل من الناقل و الراكب، و الوقوف موقف وسط بين إتفاقية فارسوفيا و البروتوكول المعدل لها .

و قد حددت إتفاقية مونتريال اساس المسؤولية في كل حالة من حالات مسؤولية الناقل الجوي على الشكل التالي :

1 - حالة الوفاة و الضرر البدني الحاصل للراكب : و قد حددت طبيعة أساس هذه المسؤولية على مستويين :

- إذا كانت الأضرار اللاحقة بالراكب و التي يطالب بإصلاحه لا تتجاوز أو تساوي 100 ألف وحدة سحب خاصة (DTS)

فهنا تكون مسؤولية الناقل موضوعية أساسها المخاطر وإثبات الضرر يقع على الراكب .

- أما إذا بلغت الأضرار قيمة التعويض المطالب أكثر من 100 ألف وحدة سحب خاصة (DTS) هنا تكون مسؤولية الناقل

عن الضرر مسؤولية شخصية تقوم على خطأ أو إهمال أو إمتناع من الناقل ، و له أن ينفي ذلك بإثبات إنتفاء الخطأ و أنه بذل

العناية اللازمة لتفادي الخطأ .

2 - حالة ضياع أو تلف الأمتعة :

ميزت إتفاقية مونتريال لسنة 1999 أساس مسؤولية الأمتعة المنقولة بحسب نوعها فإذا كانت محل ضياع (1) أو تلف

أمتعة مسجلة

و طبقا للمادة 7/17 من الإتفاقية تجعل مسؤولية الناقل موضوعية أساسها الضرر ، تقوم مسؤولية الناقل

بقوة القانون ، و إن لم تكن مسجلة ولحق بها ضرر تكون مسؤولية شخصية تقوم على الخطأ و ادب إثبتها من الراكب طبقا للمادة

2/17 إتفاقية مونتريال 99 .

3 - حالة المسؤولية عن التأخير :

أبقت إتفاقية مونتريال على نفس النظام القائم في إتفاقية فارسوفيا كون مسؤولية الناقل الجوي عن التأخير الحاصل بالركاب هي مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض الذي لا يمكن لناقل نفيه إلا بإثبات اتخاذ التدابير الضرورية طبقا للمادة 19 من إتفاقية مونتريال 1999 .

1- محمد فريد العريني ، المرجع السابق ، ص 317 .

رابعاً : أساس مسؤولية الناقل الجوي للركاب في قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98

و يظهر أساس المسؤولية المدنية للناقل في ظل قانون الطيران المدني رقم 06/98 في المواد 145 المتعلقة بالأضرار البدنية و المادة 147 المتعلقة بالمسؤولية عن التأخير في نقل الركاب⁽¹⁾ ، وقد نصت المادة 145 على أن : (الناقل مسؤول عن الخسائر و الأضرار التي يصاب بها شخص منقول و التي تؤدي إلى وفاته أو تسبب له جرحاً أو ضرر شريطة أن يكون سبب تلك الخسارة أو الجرح قد حدث على متن الطائرة أو خلال أي عملية إركاب أو نزول) ، و هذا النص يجعل من مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية شخصية ، حيث يفترض أنه مسؤول عن الضرر بمجرد وقوعه ، و ما يثبت صفة الإفتراض في الخطأ هو نص المادة 148 من قانون الطيران ، بحيث أن الناقل مسؤول إلى حين إثبات براءة ذمته ، بإثبات أنه إتخذ صحبة تابعيه كل الإجراءات و التدابير الضرورية لتفادي الخسارة أو أنه استحال عليهم ذلك ، فقد أقيمت مسؤولية الناقل الجوي على أساس الخطأ العقدي المفترض القابل بإثبات العكس .

و هذا الأساس هو نفسه الذي تقوم عليه مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الحاصل عن التأخير في نقل الركاب ، وذلك في المادة 147 والتي نصت (الناقل الجوي مسؤول عن الخسائر الناتجة عن تأخر في النقل الجوي للأشخاص أو الأمتعة أو الشحن ...). و هذا الأساس أي الخطأ المفترض القابل لإثبات العكس هو نفسه المتبع في اتفاقية فانسوفيا لعام 1929 ، و المشرع الجزائري من خلال قانون الطيران المدني رقم 06/98 لم يتأثر بتعديل التشريع الدولي الحاصل في أساس المسؤولية الواردة في اتفاقية فانسوفيا لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي ، على غرار التشريع المصري الذي جعل مسؤولية الناقل الجوي مسؤولية مطلقة قوامها الضرر و لقد أخذ المشرع المصري في قانونه التجاري لعام 1999 رقم 17 بفكرة المسؤولية المطلقة ، فيفترض مسؤولية الناقل بمجرد حدوث ضرر للركاب و هذا طبقاً لنص المادة 1/290 من قانون التجاري المصري الجديد⁽²⁾ .

1 - Abdelaziz boudjellel-La responsabilité du transporteur aérien -1^{er} forum des transports -revue le phare MARS 2001- P 52,56

المبحث الثاني : قيام مسؤولية الناقل الجوي للركاب :

في حال إخلال الناقل بالتزاماته تقوم مسؤوليته ، والتي فرضها عليه عقد النقل الجوي الذي يربطه بالراكب ، وأهم هذه الإلتزامات ، التزام الناقل بسلامة ركابه ، و التزامه بالنقل في الميعاد .

و إزاء هذا الإخلال و ما يؤدي إليه من أضرار تلحق بالركاب أقرت اتفاقية فانسوفيا لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي لعام

1929 مبدأ مسؤولية الناقل الجوي عن كل ضرر يصيب الراكب ، ففرضت الإتفاقية شروط قيام هذه المسؤولية في المادة 17

الخاصة بمسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار البدنية الحاصلة للركاب و المادة 19 الخاصة بالمسؤولية عن ضرر

التأخير في النقل

و أمام قيام مسؤولية الناقل الجوي ، فقد منحت اتفاقية فانسوفيا فرصة لإستبعاد هذه المسؤولية .

و سنتناول في هذا المبحث مطلبين سنتعرض في الأول إلى شروط قيام هذه المسؤولية و المطلب الثاني

طرق إستبعاد مسؤولية الناقل الجوي للركاب .

المطلب الأول : شروط إنعقاد مسؤولية الناقل الجوي للركاب

يلتزم الناقل بضمان سلامة الركاب ، بمعنى أنه يكون ملتزماً بتوصيل الراكب إلى المكان المتفق عليه سليماً ، و قد نصت

المادة 17 من اتفاقية مونتريال 1999 على أنه (يكون الناقل مسؤولاً عن الضرر الذي ينشأ في حالة وفاة الراكب أو تعرضه

لإصابة جسدية بشرط أن تكون الحادثة التي سببت الوفاة أو الإصابة قد وقعت على متن الطائرة أو أثناء أي عملية من عمليات

صعود الركاب أو نزولهم) ⁽¹⁾

1 - هشام فضلى ، مسؤولية الناقل الجوي ، على الصعيدين الدولي و الداخلي ، دراسة في اتفاقية مونتريال 1999 و قانون التجارة الجديد ، ط 1 ، 2005 ، دار الجامعة الجديدة

للنشر ، الاسكندرية ، ص 16

و يتضح من خلال نص هذه المادة ضرورة توفر ثلاثة شروط لإنعقاد مسؤولية الناقل الجوي .

الفرع الأول : وقوع الحادث

اشترطت اتفاقية فارسوفيا ضرورة وقوع حادث حتى تقوم مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر الحاصل بالراكب و اكتفت المادة

17 من الإتفاقية بالإشارة لعبارة حادث والمدى الزمني الذي يجب أن يقع خلاله هذا الحادث .

أمام سكوت المادة 17 من اتفاقية فارسوفيا عن معنى الحادث قام الفقه و القضاء بتقديم تعريف له و اختلفا في تفسير معناه

بين التفسير الضيق لمعنى الحادث و التفسير الواسع للحادث.

أولا : التفسير الضيق لمعنى الحادث :

تم في هذا الاتجاه الربط بين الحادث و بين ما ينجم عن الإستغلال الجوي ، فيعتبر حادثا جويا " كل واقعة فجائية ناجمة

عن عملية النقل و مرتبطة من حيث أصلها بالإستغلال الجوي⁽¹⁾

و من التشريعات التي اخذت بهذا التعريف ، التشريع المصري في قانون الطيران المدني رقم 28 سنة 1981 في المادة 1/2، وايضا

المشروع الجزائري عند تعريفه للحادث في المادة 2/93 من قانون الطيران رقم 06/98 و جاء فيها (يقصد في مفهوم هذا القانون

بعبارة حادث : كل واقعة مرتبطة بإستغلال الطائرة يحدث هلالها : اختفاء أو تحطم طائرة....)، و من خلال هذه المادة يكون

المشروع قد اتبع المفهوم الضيق لمعنى الحادث ، وحصره في كل ما ينجم عن مخاطر الملاحة الجوية و الإستغلال الجوي.

ثانيا : التفسير الواسع لمعنى الحادث

لقد جاء التفسير الواسع لمعنى الحادث بعد التساؤل السائد في الفقه والقضاء حول اذا ما كانت المخاطر الجديدة للطيران

من اعتداءات و اختطاف تعتبر من قبيل الحادث في مفهوم فارسوفيا⁽²⁾ ، لقد كان للقضاء الفضل الكبير في اعطاء تعريف واسع

لمعنى الحادث ، ولقد أثبتت أول قضية تهتم لهذا التفسير أمام القضاء الفرنسي في قضية الزوجين حداد ضد شركة الخطوط الجوية

الفرنسية و ملخص هذه القضية أن الطائرة تعرضت لعملية إختطاف و المدعين على متنها ، وقد أسفرت بوقوع أضرار

لها ، و قد إدعت شركة الطيران عدم مسؤوليتها ، لأن عملية الإختطاف لا تعتبر حادثا

1 - بشار ياشمينية ، مذكرة ماجستير ، المرجع السابق ، ص 51

2 - يحي أحمد البنا ، المرجع السابق ، ص 124.

حسب المادة 17 من اتفاقية فارسوفيا ، وبالتالي هي ليست مسؤولة عن الأضرار التي لحقت بالزوجين "حداد"، ولقد رفضت محكمة السين الفرنسية الابتدائية هذا الإدعاء ، و أصدرت حكما جاء فيه: أن الحادث ينصرف إلى كل واقعة فجائية و مستقلة عن إرادة الناقلين أو تابعيه ، وقد أيدت محكمة الإستئناف بباريس ذلك التفسير (أن لفظ الحادث يجب أن ينصرف إلى كل ما يخل بالسير المعتاد للرحلة.... كما هو الحال إلى تحويل إجرامي للطائرة) ، و هذا الموقف في تفسير الحادث هو المتبع أيضا في القضاء الأمريكي في العديد من القضايا ، و من خلال هذه الأحكام أصبح ينصرف معنى الحادث إلى : كل واقعة تخل بالسير العادي للأموار يترتب عليها المساس بشخص الراكب ناجمة عن عملية التنقل، حدثت أثناء فترة التنقل، راجعة إلى عامل خارجي عن شخص المضرور، وولم يعد الحادث مرتبط فقط بمخاطر الملاحة الجوية و الإستغلال الجوي (1).

و لقد أصبح المفهوم الواسع الأكثر نطبقا ، نظرا لما يشهده الطيران من تطور تكنولوجي و من عمليات الإختطاف و الإعتداء.

و لهذا كما من الأجدر للمشرع الجزائري إتباع المفهوم الواسع فضلا عن المفهوم الضيق المعتمد في المادة 93 من قانون الطيران المدني الجزائري 06/98 (2)

-وقوع الحادث أثناء فترة زمنية معينة

لقد إشترتت المادة السابعة من اتفاقية فارسوفيا لعام 1929 أنه لإضفاء صفة الحادث على الواقعة المسببة للضرر ، هو أن تقع خلال فترة النقل الجوي ، و حددت هذه الفترة بالفترة التي يقع فيها الحادث إما على متن الطائرة أو أثناء عملية الصعود أو الهبوط ، فلا بد للحادث أن يقع خلال هذه الفترة حتى تقوم مسؤولية الناقل الجوي عن الضرر اللاحق بالراكب ، ولهذا الشرط أهمية كبيرة في تحديد نطاق تطبيق أحكام المسؤولية الواردة في اتفاقية فارسوفيا من أحكام الإعفاء و التخفيف من المسؤولية و الأحكام الخاصة بالتعويض ، ففي خلال هذه الفترة تطبق أحكام اتفاقية فارسوفيا ، أما خارجها فتخضع المسؤولية لأحكام مسؤولية الناقل الجوي في القانون الوطني (3).

1 - يحي أحمد البنا، المرجع السابق، ص، 127، 123 .

2 -بشار ياشمينة- مذكرة ماجستير ، المرجع السابق ، ص

3 - محمد فريد العيني ، المرجع السابق ، ص194

– و المقصود بعبارة على متن الطائرة (**Au bord de l'aéronef**) ، و إن كانت هذه العبارة لم تشر إشكالات من الناحية النظرية فإنها من الناحية التطبيقية أثارت الكثير من الجدل ، خاصة امام القضاء الأمريكي حول إن كانت عبارة " على متن الطائرة " تصدق على النزول المؤقت أم الهبوط الإضطراري ، وقد أحاب القضاء الأمريكي على هذا في العديد من القضايا ، منها قضية : **هيسرل ضد الخطوط الجوية السويسرية** ، سنة 1972 ، التي تعرضت الطائرة فيها لعملية إختطاف و تغيير وجهتها الأصلية إلى الأردن ، وقد طالبت السيدة **هيسرل** بتعويض عن الضرر الذي لحق بها أثناء إحتجازها في الاردن ، وفصلت المحكمة برفض إدعاء شركة الطيران بعدم مسؤوليتها ، على أساس (عبارة على متن الطائرة تشمل الفترة ما بين صعود الراكب للطائرة عند بداية الرحلة الجوية والنزول منها مكان الوصول المتفق ، وبالتالي فإن كل ما يحدث بين هاتين الفترتين يعتبر كأنه حادث وقع على متن الطائرة).

– و يقصد بعمليات الصعود و الهبوط (**Les opérations d'embarquement et de**)

قد تضاربت المواقف حول إعطاء تفسير واضح ، فهناك من إعتد على معيار بداية تنفيذ عقد النقل ، بحيث تبدأ مسؤولية الناقل من الوقت الذي يبدأ فيه الناقل بتنفيذ التزاماته ، أو من الفترة التي يكون الراكب تحت إمرة الناقل أو أحد تابعيه⁽¹⁾

و هو ما ذهب إليه القضاء الفرنسي في أول حكم في قضية "**ماشيه Maché**" ، ضد الشركة الخطوط الجوية الفرنسية ، فأصدرت محكمة مارسيليا التجارية حكما لها في 27 ماي 1960 جاء فيها (عقد النقل لا يبدأ في التنفيذ إلا في الإطار الذي يتواجد فيه الراكب خاضعا لقيادة التابع لشركة الملاحة الجوية)⁽²⁾

و هناك من إعتد لتفسير عملية الهبوط و الصعود على معيار المخاطر اللاحقة بالطيران و هو ما جاءت به محكمة النقض الفرنسية و لقد أجمع الفقه ، أن الناقل يسأل عن كل ما يحصل من ضرر بداية من وضع الراكب تحت وصاية الناقل أو أحد تابعيه ، وأن يكون الراكب في مكان يحف بمخاطر الطيران و الإستغلال الجوي⁽³⁾ ، وبالجمع بين المعيارين يتحقق المعيار

المكاني لتفسير هذه الفترة ، فترة الصعود و النزول

1 – Jean pierr Tosi – La responsabilité du transporteur aérien – JCCIV ART 1382 a 1386 – Fasc460 – 1Ed 1995

2 – Juglart Michelle – Traite alimentaire de droit aérien français – 1989 – P1170 – 1178

3 – Juglart Michelle – Traite alimentaire de droit aérien français – 1989 – P – 1179

و تتحدد عملية الصعود للطائرة بالفترة التي يغادر فيها الراكب مبنى المطار و تطأ قدماه صحن المطار، و يصعد لمنزلة الطائرة بينما عمليات الهبوط تتحدد من الفترة التي يبدأ فيها الراكب في مطار الوصول الهبوط من سلم الطائرة و اجتيازه صحن المطار حتى دخوله مبنى المطار⁽¹⁾

الفرع الثاني: وقوع ضرر بالراكب

إن عدم تحقق الضرر يعني عدم قيام المسؤولية، وعنصر الضرر من الأركان التي تقوم عليها المسؤولية ، لذلك اتفاقية فارسوفيا عملت على توحيد بعض قوانين النقل الجوي الدولي، فإشترطت ان ينتج الحادث عن ضرر سواء كان ضرر وفاة أو إصابة بجروح، أو أذى بدني.

أولاً: طبيعة الضرر الحاصل للراكب

لقد إتجهت القوانين اللاتينية لتقسيم الضرر إلى مادي و معنوي ، و سنحاول في هذا العنصر التطرق للضرر المادي و أيضاً المعنوي

1 الضرر المادي الحاصل للراكب

و يعرف الضرر المادي بأنه إخلال بمصلحة للمضرور ذات قيمة مالية و هذه المصلحة إما أن تكون حقاً من حقوق المضرور أو مجرد مصلحة مالية⁽²⁾

فلكل شخص حقوق شخصية و منها حقه في سلامة جسده و حياته، فالإعتداء على حياة شخص أو إصابته بجروح كلها أضرار تخل من قدرته على الكسب ، ولقد تناولت المادة 17 و المادة 19 من اتفاقية فارسوفيا الضرر المادي .

1 - طالب موسى حسن ، المرجع السابق، ص151، 150

2 - عبد الرزاق أحمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، ج1/ نظرية الإلتزام بوجه عام / ط 1952 ، ص 855 ، 856

أ: الوفاة و الأضرار البدنية الحاصلة للراكب .

حصرت المادة 17 من اتفاقية فارسوفيا لسنة 1929 الأضرار التي يسأل عنها الناقل، فكل من ضرر الموت و الإصابة بجروح تمثل مساسا بالحقوق الشخصية للراكب ، و هذه الأضرار تعد إخلالا بحق الراكب بسلامة جسده و حياته ، و يسأل الناقل الجوي عن هذا الإخلال متى وقع على متن الطائرة أة أثناء عمليات الصعود و الهبوط طبقا للمادة 17 من اتفاقية فارسوفيا لعام 1929

ب: الضرر المادي الناجم عن التأخير :

و لا يعتبر التأخير سببا حتى تقوم مسؤولية الناقل ، لأن التأخير في ذاته لا يعتبر دليلا على الضرر فقد يحصل تأخير في نقل الراكب و لكنه لا يترتب عنه أي ضرر ، و التأخير الذي ينجم ضرر للراكب و يقسم مسؤولية الناقل هو ما نصت عليه المادة 19 من اتفاقية فارسوفيا⁽¹⁾

و عن الأضرار المادية الحاصلة للراكب نتيجة التأخير ، كحالة مثلا: تعطل الطائرة في الطريق مما يضطر الناقل للهبوط ، و لا يتمكن الناقل من إحضار طائرة أخرى إلا بعد يوم أو يومين ، فيتحمل الراكب مصاريف الإقامة خلال هذه المدة وقد يضطر آخرون إستئناف رحلتهم بوسيلة أخرى ، وهذا ما يوجب قيام المسؤولية ووجوب التعويض ، ولذلك قضت المحاكم الفرنسية بالتعويض عن الضرر المادي الناجم عن التأخير ، وهو ما إستقر عليه القضاء في عدد كبير من قضايا التأخير في النقل .

– الضرر المعنوي

و هو الضرر الذي يقع بمصلحة غير مالية للشخص فهو لا يصيب الشخص في ماله ، كما هو الحال في الضرر المادي⁽²⁾ و من حالات الضرر المعنوي ، الضرر الذي يصيب الشخص في شرفه و سمعته و كرامته أو يلحق ضررا بعاطفته ، أو هو ذلك الضرر الأدبي الذي يصيب الجسم ، فالراكب مثلا إذا أصيب بجرح كتشويه في الوجه أو تلف عضو أثناء النقل ، لحقه من جراء ذلك ضررا أدبي⁽³⁾

1 – المادة 19 من اتفاقية فارسوفيا ، التي قضت: (أن الناقل يسأل عن الضرر الذي ينشأ عن التأخير في نقل المسافرين أو الأمتعة أو البضائع بطريق الجو) .

2 – عبد الرزاق أحمد السنهوري، الوسيط في شرح القانون المدني ، ط 1952، ص 864

3 – خليل أحمد حسن قادة ، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائر ، ج 1، مصادر الالتزام ، ط 1994، ص 250

و لقد عرف الأستاذ سافاتييه: (الضرر المعنوي أنه كل ألم إنساني لا ينجم عن خسارة مالية و يشمل آلام الضحية في جسمه كما يشمل آلامه في شرفه و عواطفه و أمنه و سكينته و كرامته)⁽¹⁾ .

ثانيا: إثبات الضرر الحاصل للركاب :حتى تقع المطالبة بإصلاح الضرر لا بد للمضور إثبات الضرر الحاصل فعلا ، و عبء إثبات الضرر يقع على المضور سواء كان ماديا أو معنويا.

1 - إثبات الضرر المادي :على الراكب الذي لحقه ضرر إثر الحادث كإصابته بأضرار بدنية ،أو جراء تأخره في النقل في النقل إثبات الضرر المادي اللاحق به ، و الضرر إما أن يكون محل إثبات ، إما أن يكون ضرر حال بحيث وقع فعلا وعلى الراكب إثباته بمجرد الوقوع ،أو أن يكون ضرر مستقبلي أي محقق الوقوع في المستقبل ، كإصابة الراكب في حادث نقل و لا تعرف إصابته إلا بعد مرور فترة من الزمن ، فإذا رجح الراكب المتضرر على الناقل لمطالته لاتعويض فوجب التريص لمعرفة مدى الضرر ليتقاضى عنه تعويضا.

2 - إثبات الضرر المعنوي : و يعتبر هذا الضرر من أهم الدوافع التي جعلت القضاء يمتنع عن التعويض فيه، و الإعترا ف به نظرا لصعوبة إثباته ، و لقد قضت اتفاقية فارسوفيا بأن للمضور حق إثبات الضرر الذي يدعيه ، طبقا " لقاعدة البينة على من إدعى " فالضرر المعنوي اللاحق بالراكب من أزمات ، و خوف ، في حالة إختطاف الطائرة مثلا ،فهنا يصعب إثبات الاضرار المعنوي الحاصل بالراكب ، أنه إثبات من أنواع المضاربة البحتة⁽²⁾ ، إن تطور الطب النفسي المستمر للكشف عن خبايا الأمراض النفسية التي تكون نتيجة ضغوط قوية تمس الجهاز العصبي أصبح من السهل إثبات الضرر المعنوي ، حيث يمكن للمضور تقديم تقارير طبية من اجل ذلك ، و يمكن للمحكمة عرض المضور على خبير مختص في الأمراض النفسية و تقييم حالته النفسية و تقديم تقرير بذلك⁽³⁾ ، و إثبات المدعي للضرر اللاحق به ، سواء كان ماديا أو معنويا ، فإنه بذلك يقيم مسؤولية الناقل الجوي ، و تقوم المطالبة بالتعويض⁽⁴⁾

1 - السعيد مقدم ،التعويض عن الضرر المعنوي في المسؤولية المدنية ، رسالة ماجستير ، الجزائر ، 1982 ، ص 35

2- طالب موسى حسن ، القانون الجوي الدولي ، ط 1997 ، ص 153 .

3 - يحي أحمد البنا ، المرجع السابق ، ص 90

4 - حكم محكمة بايون الفرنسية الصادر في 12 مارس 1980

الفرع الثالث : العلاقة السببية

لقد نص المشرع الجزائري على العلاقة السببية من خلال نص المادة 182 من القانون المدني رقم 58-75 و التي جاء فيها : (إذا لم يكن التعويض مقدرًا في العقد أو في القانون ، فالقاضي هو الذي يقدره ، ويشمل التعويض ما لحق ، الدائن من خسارة و ما فاته من كسب ، يشترط أن يكون هذا نتيجة طبيعية لعدم الوفاء بالالتزام أو التأخر في الوفاء به ويعتبر الضرر نتيجة طبيعية إذا لم يكن في إستطاعه الدائن أن يتوقاه بجهد معقول .)

و تظهر أهمية العلاقة السببية كشرط حتى تقوم المسؤولية في النظام القائم على فكرة الخطأ الواجب إثباته ، مقل نظام نقل الركاب الأمريكي ، الذي يجب فيه على المضرور أن يثبت أن خطأ الناقل هو السبب في وقوع الضرر ، أما في الأنظمة التي تؤسس مسؤولية الناقل الجوي للركاب على الخطأ المفترض مثل نظام المسؤولية في اتفاقية فارسوفيا لعام 1929 ، والقوانين التي سايرتها كاقانون المصري و الفرنسي ، و قانون الطيران المدني الجزائري فالمدعي و هو الراكب المضرور ليس عليه إثبات العلاقة السببية بين الفعل و الضرر ، و ذلك لأنه يفترض وجود خطأ في جانب الناقل الجوي و بالتالي يقع على عاتق الناقل المسؤول عبء إثبات نفي هذا الخطأ بإثبات نفي العلاقة السببية بين الخطأ و الضرر ⁽¹⁾ ، و ذلك بإثباته أخذه لكل التدابير الضرورية لتفادي الضرر أو إستحالة أخذها ، فعلاقة السببية بين الخطأ و الضرر أمر مفترض إلى أن يقوم الدليل على عكس ذلك ⁽²⁾ . و لهذا لا يطلب من الدائن في النقل الجوي إثبات وجود علاقة السببية و إنما على المدعي (الناقل) أن ينفي هذه العلاقة السببية .

1 - Juglart Michelle – Traite alimentaire de droit aérien français-P1152

2 – Jean pierre Tosé- La responsabilité du transporteur aérien –JC.CIV Art 1382 a 1386-Ed 1995-P17

المطلب الثاني : إستبعاد مسؤولية الناقل الجوي للركاب

تقوم مسؤولية الناقل الجوي بمجرد إخلاله بالتزاماته الأساسية الواقعة عليه من الالتزام بالسلامة في نقل الركاب و التزامه بالنقل في الميعاد ، ويتجسد هذا الإخلال في وقوع حادث أو تأخير في النقل و يترتب عليه إلحاق أضرار بالركاب ، و بإثبات الضرر تعتقد مسؤولية الناقل .

الفرع الأول : اتفاقات الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية

قد تتوجه نية أطراف المسؤولية إلى الإتفاق على تحطيم آثار المسؤولية على غير الوجه الذي انتظمت عليه في القانون ، وهذا الاتفاق يطلق عليه بإتفاقات المسؤولية التي يكون الهدف منها تعديل أحكام المسؤولية المنبثقة عن الإخلال بالعقد ، أو المتولدة عن إتيان فعل غير مشروع ، وذلك إما برفع المسؤولية عن المدين ، أي بإعفائه من المسؤولية و عليه لا يترتب في ذمته دفع أي تعويض للدائن ، وإما بتخفيف عبء المسؤولية ، مع بقائها على عاتق المدين فيتضاءل أثرها قبله، مثلا دفع تعويض جزئي ، أو إنقاص المدة التي يتوجب فيها للدائن رفع دعوى المسؤولية⁽¹⁾

أولا : بطلان الإعفاء و التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي للركاب

إن كانت المسؤولية عقدية تجيز لأطرافها الإتفاق على الإعفاء او التخفيف من المسؤولية ، فإن مسؤولية الناقل الجوي للركاب ورغم إعتبارها مسؤولية عقدية في حالتي الأضرار البدنية و الوفاة اللاحقة بالركاب و الضرر الناجم عن التأخر ، فإن كل اتفاق بإعفاء الناقل من مسؤوليته أو تخفيفها يعد باطلا و كأنه لم يكن ، و لقد تقرر بطلان اتفاقات الاعفاء و التخفيف من مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا لعام 1929 من خلال المادة 23 و التي جاء فيها (إن كل شرط يهدف الى اعفاء الناقل من مسؤوليته او إلى تقرير حد أدنى من الحد المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلا)

ثانيا: جواز اتفاقات تشديد مسؤولية الناقل الجوي للركاب

قد يتم الإتفاق بين طرفي المسؤولية ، المسؤول و المضرور على وضع شروط تزيد من حدّ آثار هذه المسؤولية ، فالناقل الجوي و الراكب قد يتفقا على الإرتفاع بالتعويض زيادة على الحد الأقصى السوارد في اتفاقية (فارسوفيا)، فمثل هذا الشرط جائز

1 - سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني ، المجلد الأول ، مصر الجديدة ، ط 1988 ، ص 644 .

و هو ما أكدته المادة 22 في فقرتها الأولى من اتفاقية فارسوفيا ((أنه يجوز للراكب بناء على اتفاق خاص مع الناقل أن يضع حدا أعلى للمسؤولية)) و الجدير بالذكر أن اتفاقات رفع حد التعويض في مسؤولية الناقل الجوي و هو من الأمور النادر جدا في المسؤولية عن الأضرار الحاصلة للركاب ، بحيث يمثل التأمين الطريق لضمان إصلاح ما يزيد من أضرار في حال عجز الحد القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن تعويضها (1) .

الفرع الثاني : طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي للركاب

لقد مكن القانون الجوي للناقل الجوي إمكانية دفع المسؤولية حال قيامها ، وترتبط هذه السبل ارتباطا وثيقا بالأساس الذي تقوم عليه سواء كانت المسؤولية شخصية قوامها الخطأ أو مسؤولية موضوعية قوامها الخطر تحمل التبعة .

أولا : طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي للركاب في كل من اتفاقية فارسوفيا و بروتوكول لاهاي

تقوم مسؤولية الناقل الجوي للركاب في كل من اتفاقية فارسوفيا لعام 1929 و بروتوكول لاهاي لعام 1955 على أساس الخطأ المفترض ، المتمثل في إخلال الناقل الجوي بالتزاماته في ضمان سلامة الركاب و التزامه بالنقل في الميعاد ، وبذلك يفترض خطئه و تفترض مسؤوليته

1 - اتخاذ الناقل و تابعوه لكافة التدابير الضرورية لتفادي الضرر و الإسئحة

و تعتبر هذه الطريقة من أهم طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي للركاب ، إذ نصت المادة 20 من اتفاقية فارسوفيا على عدم مسؤولية الناقل ، إذا أثبت أنه و تابعوه قد إتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر .

– و مهما يكن من تفسير لعبارة التدابير الضرورية فإتفاقية فارسوفيا لعام 1929 في المادة 20 لم تشترط إثبات سبب الضرر، و إنما اكتفت بالنظر إلى مدى أخذ الناقل الجوي و تابعيه للتدابير لتفادي وقوع الضرر أو بإثباته لإستحالة ذلك أخذه لتلك التدابير هو و تابعيه .

1 – محمد فريد الهريفي ، المرجع السابق ، ص ، 294 .

- لا يسأل الناقل متى أثبت إستحالة اتخاذه التدابير الضرورية اللازمة لتفادي الضرر ، وهذا ما نصت عليه المادة 20 من اتفاقية فارسوفيا حيث نصت : (أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذاها) و امام سكوت هذه المادة عن تبيان حالة الإستحالة ، فقد قام شراح القانون الجوي بصرفها إلى حالة السبب الأجنبي الذي لا يمكن توقعه ، من قبل الناقل الجوي و هذا في حالة القوة القاهرة و فعل الغير .

2- خطأ المضرور :

لقد جاءت اتفاقية فارسوفيا لعام 1929 بسبيل آخر لدفع مسؤولية الناقل ، وهو ما يتبين من نص المادة 21 التي نصت : (إذا أثبت الناقل خطأ الشخص المضرور تسبب في الضرر أو ساهم في وقوعه ، جاز للمحكمة طبقاً لقانونها أن تستبعد مسؤولية أو التخفيف منها) ، فالناقل الجوي حسب ما جاء في هذه المادة له الحق في إعفائه من المسؤولية متى ثبت أن السبب في وقوع الضرر لا يعود إليه ، و إنما يعود إلى خطأ الضحية .

ثانيا : طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي للركاب في اتفاق مونتريال و بروتوكول جواتيمالا سيتي .

و لقد تحولت مسؤولية الناقل الجوي من مسؤولية شخصية تقوم على أساس الخطأ المفترض اي طبقاً لاتفاقية فارسوفيا إلى مسؤولية موضوعية قائمة على المخاطر و تحمل التبعة، كأساس لها ، في كل من اتفاقية مونتريال 1966 و بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام 1971 ، ونتج عن هذا التحول تغيير في سبل دفع المسؤولية ، فقد توجه اتفاق مونتريال الى جعل مسؤولية الناقل عن الاضرار الحاصلة للطباب اساسها المخاطر و تحمل التبعة، في حالة اصابة الناقل بجروح أو وفاة فإنه لا يمكن دفع المسؤولية إلا بإثباته لخطأ المصاب ، أما عن بروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 و إن كان جاء بنفس موقف مونتريال من جعل مسؤولية الناقل الجوي لركابه موضوعية إلا أنه رغبته واضحة في تقرير المساواة أمام المرافق العامة ، و قد وضع بروتوكول جواتيمالا سيتي وسائل لدفع المسؤولية .

1 - الحالة الصحية للراكب: وهي وسيلة جديدة لدفع مسؤولية الناقل الجوي ، و قد أشارت لها المادة 1/4 من بروتوكول

جواتيمالا سيتي ، (.....لا يعتبر الناقل مسؤولاً إذا كانت الوفاة أو الأذى البدني قد نتج عن حالة الراكب الصحية فقط) و طبقاً لهذه المادة متى أثبت الناقل الجوي أن سبب الحادث الذي لحق بالراكب هو سوء حالته الصحية فإنه يعفى من المسؤولية بشرط ان تكون حالته الصحية هي السبب الوحيد في حدوث الضرر .

2 - خطأ الشخص المضرور: وهذه وسيلة أخرى متفق عليها لدفع المسؤولية في كل من اتفاقية فارسوفيا، و بروتوكول لاهاي واتفاق مونتريال، وان كان بروتوكول جواتيمالا سبتي لعام 1971 قبل به، لكنه توسع فيها بين خطأ الضحية و إهماله أو إمتناعه حسب المادة 1/7 من البروتوكول، ففي حالة ارتكاب الراكب لخطأ أو إهمال أو الإمتناع كعدم وضعه الحزام الآمن عند هبوط الطائرة ما جعله يرتطم و يلحق بنفسه جرحا رغم تذكير المضيفة،. فهنا يعفى الناقل من المسؤولية⁽¹⁾

ثالثا: طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي للركاب في قانون الطيران المدني الجزائري 06/98

نجد أن المشرع الجزائري ظل يسير على نفس نظام المسؤولية الشخصية التي تقوم على أساس الخطأ المفترض، و لقد إعتد المشرع الجزائري، نفس طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي المنصوص عليها في المادة 20 والمادة 21 من اتفاقية فارسوفيا، من إثبات الناقل و تابعيه، إتخاذهم التدابير الضرورية لتفادي أي ضرر⁽²⁾، أو إستحالة أخذهم بها، وكذلك خطأ المضرور كوسيلة لدفع المسؤولية وهي نفسها المنصوص عليها في المواد 148 و 149 من قانون الطيران الجزائري

1 - انتفاء خطأ الناقل ة تابعيه : و فد نصت المادة 148 من قانون الطيران المدني الجزائري 06/98 كسبيل لدفع المسؤولية متى أثبت الناقل أو أحد تابعيه، بإتخاذهم التدابير الضرورية لتفادي أي الضرر⁽³⁾، أو إستحالة إتخاذهم لذلك، و تتمثل في السبب الأجنبي، وما يتضمنه من أسباب لدفع المسؤولية من قوة القاهرة و التي لا يمكن دفعها أو توقعها بحيث الناقل استحال عليه إتخاذ التدابير لإستبعادها، و أما فعل الغير فيعتبر سببا من أسباب عدم مسؤولية الناقل إذا تبين أنه كان السبب الوحيد في وقوع الضرر.

2 - خطأ المضرور : و قد نص عليه صراحة في المادة 149 من قانون الطيران المدني الجزائري⁽⁴⁾ أنه إذا وقع الضرر بفعل المضرور نفسه، فهذا يعد سببا لإعفاء الناقل الجوي من المسؤولية، ففي حالة تقدم الناقل الجوي اليبنة عن كون الخسارة صادرة عن الشخص المتضرر أو بمساهمة، يمكن إعفاءه من المسؤولية أو التخفيف منها من طرف الجهة القضائية المختصة، و هذا ما نصت عليه أيضا المادة 20 من إتفاقية فارسوفيا .

1 - أبو زيد رضوان، المرجع السابق، ص 376

2 -بشار ياسمين، مذكرة ماجستير، المرجع السابق، ص،

3-محمد فريد العيني، المرجع السابق، ص، ص 229

4 - للمحكمة المختصة طبقا للمادة 149 من قانون الكيزان المدني الجزائري 06/98 سلطة تقدير خطأ كل من الضحية و الناقل و مدى مساهمتها في الضرر

خلاصة الفصل الأول :

نخلص في نهاية هذا الفصل أن مسؤولية الناقل الجوي للركاب ، وأمام هذا التضارب التشريعي و الفقهي هي مسؤولية عقدية في الأصل، إلا انه هناك إستثناءات ترد على هذا الأصل و تخرج عن الإطار العقدي للمسؤولية ، و بالتالي تكون مسؤولية تقصيرية، وفي حالة ما إذا أحل الناقل الجوي للركاب عن أداء إلتزاماته الأساسية تنعقد مسؤوليته ، و بالمقابل يمكنه دفع هذه المسؤولية وفق حالات حددها القانون ، وهناك طرق لدفع هذه المسؤولية ، نصت عليها كل من اتفاقية فارسوفيا ، وبروتوكول لاهاي ، مونتريال ، و بروتوكول جواتيمالا سيتي

الفصل الثاني

الفصل الثاني

الفصل الثاني : الأحكام الإجرائية لمسؤولية الناقل الجوي للركاب

يكون الناقل الجوي مسؤولاً ، متى أخل بالتزاماته المترتبة عليه ، في عقد النقل الجوي المبرم بينه و بين الراكب ، و متى فشل في إقامة الدليل على إنتفاء خطئه ، أو دفع مسؤوليته ، حيث أن دفع المسؤولية يعني إنشغال المضرور بإصلاح الضرر، و إصلاح الضرر لا يكون إلا بالتعويض ، الذي يلزم الناقل بدفعه إلى الراكب المضرور .

و قد أخضعت إتفاقية فارسوفيا الدولية لعام 1929 ، والتشريعات الجوية اللاحقة بها إلى نظام خاص ، يتضارب بين التعويض المحدد و التعويض الكامل ، كما أوجبت هذه التشريعات الجوية إجراءات قضائية ، لا تتم المطالبة بالتعويض إلا بها و التي تتجسد في دعوى المسؤولية .

المبحث الأول : نظام التعويض في مسؤولية الناقل الجوي

سنتناول في هذا المبحث الأحكام الخاصة بالتعويض في نطاق مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار اللاحقة بالركاب فلو كان الأصل هو التعويض بقدر الضرر ، فإن التعويض في مسؤولية الناقل الجوي قد تم تكريسه في نظام خاص في إتفاقية فارسوفيا 1929 ، نظام جديد يحدد قيمة التعويض بحد أقصى ، و آخر يقضي بالتعويض الكامل بدون حدود

المطلب الأول : أحكام التعويض .

لقد وضعت إتفاقية فارسوفيا لعام 1929 ، نظام خاص للتعويض اللازم دفعه من قبل الناقل الجوي للضحية، في حال ما إذا كان الضرر الناجم من الحادث الجوي ضرر ، جرح أو أذى بدني لاحقاً به ، كما يعود الحق للطالبة بالتعويض إلى ورثته أو ذوي حقوقه في حالة وفاة صاحب الحق الفعلي في التعويض⁽¹⁾ ، ولقد راعت الإتفاقية عند وضعها لذلك النظام التمييز بين الناقل حسن النية و الناقل سيء النية .

الفرع الأول : المسؤولية المحدودة للناقل الجوي

يكون التعويض بقدر الضرر الواقع ، و بتقدير ما لحق المضرور من خسارة ، و مافاته من كسب ،⁽²⁾ و من مبررات وضع الحد الأقصى للتعويض خاصة من الناحية الدولية ، هو توحيد التعويض ، و التساوي بين فرص الحصول عليه بين جميع المتضررين ، فوضع قاعدة موضوعية تحدد قيمة التعويض المستحق تلتزم بتطبيقها كافة المحاكم في جميع الدول الأطراف⁽³⁾ .

أولاً : الحد الأقصى للتعويض :

وضع مبدأ الحد الأقصى للتعويض ، يترتب عنه وضع حد يتوقف عنده التعويض ، وبالتالي لا يمكن التنازل عنه أو التخفيف منه ، و ذلك من أجل خلق التوازن بين مصالح الناقل الجوي - شركات الطيران - و مصالح الضحايا أي جمهور الركاب⁽⁴⁾

1 - سليمان مرقس ، تعليقات على الأحكام المصرية لمسؤولية الناقل الجوي للركاب ، مجلة إدارة قضايا حكومية ، ع 2 ، 1976 .

2 - محمد فريد العربي ، المرجع السابق، ص 236 ، 238 .

3 - يحي أحمد البنا ، المرجع السابق ، ص 260 ..

4 - أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 381

ولقد جاء هذا المبدأ نتيجة لما تتعرض له شركات الطيران من مخاطر ، ونظرا لتطور القيمة الفعلية لمبالغ التعويض ، نظرا لتأثيرها بالتطور التكنولوجي الحاصل في مجال الطيران ، استدعت الضرورة حماية الركاب المتضررين بتحقيق أكبر مبلغ تعويض لهم .

1 - الحد الأقصى للتعويض في إتفاقية فارسوفيا و بروتوكول لاهاي .

أ - الحد الأقصى في إتفاقية فارسوفيا (Varsovie) لعام 1929 :

من خلال المادة 22 من إتفاقية فارسوفيا تم وضع حد يتوقف عنده التعويض الذي يحق للمضربور الحصول عليه جبرا للأضرار اللاحقة به⁽¹⁾ و خصت كل حالة من حالات مسؤولية النقل الجوي بحد أقصى للتعويض ، ونصت المادة 22 على :

- في حالة المسؤولية عن الأضرار الحاصلة بالركاب تكون مسؤولية الناقل قبل كل راكب محددة بقدر 125 فرنك ، و في الحالة التي يجوز فيها لقانون المحكمة المعروض عليها النزاع أن يكون التعويض في صورة ربع أي مرتب .

- و في حالة المسؤولية عن أمتعة اليد أو الأمتعة الشخصية التي هي تحت حراسة الراكب يحدد التعويض ب 5000 فرنك لكل راتب .

- أما المسؤولية عن الأمتعة المسجلة يحدد التعويض ب 250 فرنك كحد أقصى عن كل كيلو غرام .

ب - الحد الأقصى في بروتوكول لاهاي (Lahay) لسنة 1955

لقد لحق تعويض ضحايا النقل الجوي تعديلا جزئيا في بروتوكول لاهاي ، فقد أبقى على حدود التعويض نفسها في إتفاقية لاهاي سوى ما تعلق منها بأضرار الحاصلة بالركاب من ضرر الإصابة بجروح أو في حالة الوفاة ، ولقد إقتصر بروتوكول لاهاي على تعديل المادة 2/22 من إتفاقية فارسوفيا 1929 ، ولقد كان غرض التعديل الذي جاء به بروتوكول لاهاي ، هو الإنتقال بالحد الأقصى في إتفاقية فارسوفيا من 125 فرنك إلى 250 ألف فرنك في البروتوكول ، نظرا لعدم تناسب الحد الأقصى للتعويض و حجم الأضرار الحاصلة عن ما يتعرض له النقل الجوي من مخاطر ، وكذا التطور التكنولوجي في مجال النقل الجوي .

2 - الحد الأقصى للتعويض في إتفاق مونتريال و بروتوكول جواتيمالا سيتي :

لقد شهد إتفاق مونتريال تعديلا كليا ، و من ضمن التعديلات الحاصلة ، تعديل الحد الأقصى للتعويض، فمشرعي هذا الإتفاق لم يرضوا على هذا التعديل الوارد في الإتفاقية و البروتوكول، و قد سعت لتشريع يضمن حماية أكبر ، لذلك إستدعى الأمر

من الإتحاد الدولي للنقل الجوي ، و هيئة الطيران المدني الأمريكية إلى عقد إتفاق في 4 ماي 1966 ، لتقرر من خلاله رفع الحد الأقصى للتعويض إلى 75 ألف فرنك عن كل راكب في حال إصابته بأضرار بدنية أو وفاة ، و هو حد يتجاوز تسعة أضعاف الحد الأقصى للتعويض المحدد في كل من إتفاقية فارسوفيا و بروتوكول لاهاي⁽¹⁾

و الملاحظ على إتفاق مونتريال ، هو بقاء سريان الحدود القصوى الواردة في إتفاقية فارسوفيا ، على كل من المسؤولية على الأمتعة و البضائع ، فلم تشهد المسؤولية تعديلا كما هو عليه الحال في المسؤولية عن الأضرار البدنية ، الحاصلة بالركاب حيث أن الإختلاف بين كل من حدود التعويض الواردة في إتفاقية فارسوفيا و إتفاق مونتريال أوجد الدول أمام وضع غريب⁽²⁾ و أمام عدم الإستقرار في مبلغ التعويض ألزم البحث عن نظام يحقق وحدة قواعد المسؤولية المدنية للناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة بالركاب

ب - الحد الأقصى في بروتوكول جواتيمالا سيتي (Guatemala City) لعام 1971

لقد إعتد مشروع بروتوكول جواتيمالا سيتي على حد أقصى يتماشى مع التقدم التكنولوجي الذي عرفته وسائل النقل الجوي و ما أفوته من مخاطر تلحق أضرار ضخمة بالركاب مما إستدعى معه التعديل ، من أجل ضمان حماية لمستعملي النقل الجوي ولقد نصت المادة 1/8 من بروتوكول جواتيمالا سيتي و المعدلة للمادة 22 من إتفاقية فارسوفيا لعام 1929 و الملاحظ من خلال هذه المادة هو أنها إعتدت على مبلغ مليون فرنك و 500 ألف فرنك كحد أقصى للتعويض عن الضرر الحاصل بالركاب ، و هو حد مضاعف عن الحدود القصوى الواردة في كل من إتفاقية فارسوفيا و بروتوكول لاهاي 1955 و لقد جاءت المادة 2/9 من بروتوكول جواتيمالا أنه لا يجوز تجاوز الحدود القصوى للتعويض ، ولقد نصت المادة 15 من بروتوكول جواتيمالا سيتي حول جواز إضافة مبلغ 187.500 فرنك ما يعادل 12.500 دولار إضافته إلى الحد الأقصى للتعويض في كل نهاية سنة إلى سنة، و تعود هذه الإضافة هو رغبة مشروع بروتوكول جواتيمالا سيتي في التغلب على المصاعب التي تثار دائما بعد رفع الحد الأقصى للتعويض ، ومحاولات رفعه من جديد تبعا لتغيير الظروف و إنخفاض قيمة النقود بزيادة الأسعار⁽³⁾

1 - محمد فريد العريفي، المرجع السابق ، ص ، 241

2 - أبو زيد رضوان ، المرجع السابق، ص 168 .

3 - أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص، 386، 388،

الفرع الثاني : المسؤولية الغير محدودة للناقل الجوي

إن نظام المسؤولية المحدودة يستفيد منها الناقل الجوي دونما الإخلال بواجباته القانونية ، من بينها واجب إصداره لتذكرة السفر و شمولها على جميع الشروط و البيانات اللازمة ، و كما يتوجب على الناقل تنفيذ عملية النقل الجوي على هدي ما تستلزمه المبادئ العامة في تنفيذ العقود بحسن نية ، دون إرتكاب الناقل أو أحد تابعيه لأي خطأ عمدي يقصد إحداث الضرر⁽¹⁾

أولا : تخلف واثاق النقل الجوي و بياناتها الإلزامية

1 - تخلف واثاق النقل الجوي : و بقصد به هو عدم إصدار الناقل لتذكرة السفر الواجب عليه إصدارها قانونا ، وقد نصت المادة 2/3 من اتفاقية فارسوفيا أنه : لا يؤثر على قيام عقد النقل أو على صحته عدم وجود التذكرة أو عدم صحتها أو ضياعها ، بل يضل العقد خاضعا لقواعد هذه الإتفاقية ، و أنه إذا قبل راكبا لم تسلم إليه تذكرة السفر فليس للناقل التمسك بأحكام الإتفاقية الخاصة بإعفائه من مسؤولية أو المتعلقة بتحديدتها .

و هذا النص هو نفسه المعتمد في قانون الطيران المدني الجزائري 06/98 من حلال المادة 3/132 ، وبناء على هذه المواد يكون المشرع الجوي قد فرض واجبا قانونيا على الناقل الجوي وهو وجوب إصدار تذكرة السفر و تسليمها للراكب حتى يستفيد الراكب من نظام المسؤولية المحدودة و أيضا الإستفادة من الإعفاء من المسؤولية .

2 - تخلف البيانات الإلزامية في تذكرة السفر : لقد نصت المادة 1/3 من اتفاقية فارسوفيا على وجوب إشمال البيانات اللازمة و أن التقل يخضع لنظام المسؤولية المحدودة وقضت الفقرة الثانية من نفس المادة غلى حرمان الناقل من الإستفادة من الحدود القصوى للتعويض في حال عدم تسليم تذكرة السفر إلى الركب ، على عكس بروتوكول لاهاي 1955 الذي خفف من الشكالية السائدة في اتفاقية فارسوفيا ، وقد فرض أيضا اتفاق مونتريال 1966 إلتزام الناقل بتسليم الراكب لتذكرة السفر إلا أن هذا الإتفاق لم يأتي بجديد و لم يبين الجزاء الذي يقع على الناقل في حال عدم إصداره للتذكرة ، عكس بروتوكول جوتيمالا سبتي 1971 الذي قضى بجواز تمسك الناقل بأحكام المسؤولية المحدودة حتى ولو لم التذكرة أصلا للراكب⁽²⁾ .

1 - بشار يسمينة ، المرجع السابق ، ص 109 .

2 - Jean Pierre Tosi- La Responsabilité aérienne – 1978-P136,137.

ثانياً : رجوع الضرر إلى غش الناقل أو الخطأ المعادل للغش

من البديهي أن الإخلال بالالتزام يولد جزءاً ، وبما أن الناقل الجوي قد حادى عن تطبيق المبادئ العامة ، في تنفيذ العقود بحسن نية يرتب ذلك الإخلال ، إلتزام الناقل بالتعويض الكامل في ظل نظام المسؤولية الغير محدودة ، و قد ورد في المادة 1/25 من اتفاقية فارسوفيا أنه : (ليس للناقل أن يتمسك بأحكام هذه الإتفاقية التي تعفيه من المسؤولية ، أو تحذ منها إذا كان الضرر قد تولد عن غشه أو خطأ يرى قانون المحكمة المعروض عليها النزاع معادلاً للغش) ، ففي الوضع العادي حتى ولو أخل الناقل بالالتزام فإنه يستفيد من الحدود القصوى للتعويض ، أما المادة 1/25 فنصت على حالة الوضع الغير العادي للناقل الجوي في حالة إرتكابه للغش أو الخطأ المعادل للغش و إكتفت ببيان الجزاء بعدم استفادة الناقل من الحدود القصوى للتعويض، دون التطرق و توضيح معنى الغش أو الخطأ المعادل له بل أحالته للقوانين الوطنية المعروضة عليها النزاع .

- لم تكن صياغة المادة 25 من اتفاقية فارسوفيا واضحة لمقصود عبارة الغش و الخطأ المعادل له ، و لقد إختلفت المفاهيم فيما بينها ما بين النظام اللاتيني أي دول القانون المكتوب و النظام الأنجلوساكسوني أي دول القانون الغير مكتوب

- ففي دول القانون المكتوب عرف الغش على أنه : "كل عمل يرتكب بقصد إحداث ضرر " ، وتبنت فكرة الخطأ الجسيم كمقابل لفكرة الخطأ المعادل له ، في كل من القضاء الفرنسي و الألماني و بلجيكا ، فالقضاء الفرنسي في حكم لمحكمة السين عرف الخطأ الجسيم في 24 أبريل 1952 : (ليس هو الخطأ الذي يتم بقصد إحداث الضرر أو يرقى إلى جريمة ، إنما يتميز ويتحدد بجسامة تنشأ بذاتها بإحتمالية الضرر الذي لا يثني مرتكب الخطأ) (1) .

- و عرف القانون العراقي أيضا الغش و الخطأ الجسيم : (أنه كل فعل أو إمتناع عن فعل يقع على الناقل أو تابعيه بقصد إحداث ضرر و يقصد بالخطأ كل فعل او امتناع عن فعل يقع من الناقل أو تابعيه بطيش...تنجم عنه ضرر) (2)

- أما في دول القانون الغير مكتوب تبنت فكرة مغايرة تماما و هي فكرة الخطأ الإرادي ، (وهو كل فعل من شأنه أن يؤدي إلى الإخلال بواجب ملقى على عاتقه أو إحتمال إحداث ضررأو أنه لا يعنيه أن يعلم أن هذا الفعل يؤدي لذلك) (3) .

1 – Daniel Lureau –La responsabilité du transport aérien – lois national et convention de Varsovie –Ed 1961p147,148

2 – طالب موسى حسن ، المرجع السابق ، ص 177،187 .

3 – جلال وفاء محمددين ، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين ، دراسة في القضاء الأمريكي ، دار الجامعة الجديد ، الإسكندرية ، ط 1995 ، ص 39،55

المطلب الثاني : تأمين مسؤولية الناقل الجوي

يعتبر التأمين من المسؤولية المدنية ، ووسيلة و تقنية يعتمد عليها في الوصول إلى حماية حقيقية ، وتمثل هذه الحماية في مجال النقل الجوي في حماية الناقل من المطالبات بالتعويض الضخمة الملاحق بها من قبل الضحايا من جهة و من جهة حماية الراكب في التعويض له عن الأضرار التي لحقت به .

الفرع الأول : نظام التأمين

و يمكن تناوله في نظامين الأول نظام التأمين التلقائي الفردي و الثاني نظام تأمين المسؤولية العقدية أولاً- نظام التأمين التلقائي الفردي : و يقصد به التأمين الذي تبرمه شركات الطيران على نفقتها مع إحدى شركات التأمين ، لتأمين الأضرار التي تلحق بالركاب بحيث يخولهم ذلك التأمين حق الحصول على التعويض مباشرة من المؤمن .

و حتى يستفيد الراكب من ذلك التعويض التلقائي يشترط عليه التنازل كتابيا عن دعوى المسؤولية التي يمكن أن يثيرها ضد الناقل أو تابعيه ، و معنى التلقائية يفيد في أنه : إذا رفض الراكب أو ورثته في حالة وفاته التأمين التلقائي و لم يتم التنازل عن دعوى المسؤولية ، و من ثم اللجوء إلى دعوى المسؤولية ، فإن تم التنازل عن دعوى المسؤولية من قبل الراكب أو ورثته ، فإن الراكب أو ورثته يستفيدون من حق التأمين التلقائي ، ويتم ذلك بشكل ودي ما بين شركة التأمين و الضحية .

ثانيا: تأمين المسؤولية العقدية للناقل الجوي : و تعتبر مسؤولية الناقل عن الأضرار التي تلحق بالراكب ، من وفاة و أضرار بدنية ، مسؤولية عقدية تستدعي من الناقل الجوي اللجوء إلى تأمين مسؤوليته للتخفيف عليه من عبء التعويضات و لضمان الدين الملقى في ذمته نحو الراكب ، و يطرح التأمين من المسؤولية العقدية نفسه ، و ذلك في حال رفض الراكب أو ورثته ، الإستفادة من التأمين التلقائي الفردي، و تفضيلهم متابعة الناقل قضائيا ، بغرض تقرير مسؤوليته عن الضرر اللاحق بهم .

و يعرف التأمين من المسؤولية أنه ذلك التأمين الذي يبرمه الناقل لمصلحته الشخصية من أجل وقاية نفسه من الأضرار التي تلحق به ، كما أن معنى التأمين ينحصر في الكارثة أي في خطر متابعة الناقل الجوي قضائيا و ليس في الخطأ

الذي تقوم على أساسه مسؤولية المؤمن له ، و لا يعتبر الخطر محققا إلا إذا قامت مطالبة المؤمن له إما وديا أو قضائيا بالتعويض عن الأضرار التي لحقت بالراكب .

- و هناك جانب من الفقه يرى أن تحقق الخطر في التأمين من المسؤولية يتحدد في ضمان الدين ، فيكتفي لتحقيق الخطر نشوء دين في ذمة المؤمن له ، و هو ينشأ بمجرد إحداث الضرر و ما الحكم بالتعويض لسبب قيام مسؤولية المؤمن له إلا كاشف لتحقيق الخطر وليس منشىء له .⁽¹⁾

ثالثا : تأمين المسؤولية في قانون الطيران الجزائري رقم 06/98

لقد تناول المشرع الجزائري موضوع التأمين في النقل الجوي من خلال قانونه للطيران المدني الصادر بتاريخ 27 جوان 1998 في المواد 171، 173، 172 ، على إلزامية التأمين من مسؤولية الناقل الجوي دون توضيح لمعناه أو خصائصه ، و أمام هذا الفراغ فإن قانون التأمين 95-07 المؤرخ في 25 جانفي 1995 تولى مهمة تعريف التأمين إنطلاقا من عقد التأمين الذي يعتبر الأداة القانونية له ، في المادة 619 من القانون المدني ، فالناقل الجوي يعقد مع شركة التأمين اتفاقا ، على أنه يدفع مبلغا ماليا لفائدة المؤمن أي الراكب في حالة وقوع الخطر المؤمن منه ، وعليه بمجرد عقد هذا التأمين يخفف على الناقل من جهة تحمله لعبء التعويض و يضمن الضحية من جهة أخرى مبلغ التعويض و لذلك كان الهدف من تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي طبقا للمادة 158 من قانون التأمينات الجزائري رقم 07/95 و هو ضمان التعويض عن الأضرار التي تتسبب فيها المركبة الجوية أي الطائرة و قد نصت المادة 196 من قانون التأمين 07/95 على وجوب إكتتاب كل ناقل جوي تأمينا لدى شركة تأمين جزائرية لتغطية مسؤوليته المدنية تجاه الركاب أي تأمين مسؤوليته عن الأضرار البدنية و الوفاة و الضرر الناجم عن التأخير ، على أن لا يتجاوز الحد الأقصى للمسؤولية المنصوص عليها قانونا ، و المحدد بقيمة 250 ألف وحدة حسابية و هو ليس مبلغا جزائيا ، و إنما هو تعويض بقدر الضرر ، و في المجال العملي يثبت التأمين بموجب وثيقة يطلق عليها شهادة التأمين المنصوص عليها طبقا للمادة 173 من قانون الطيران المدني 06/98 ، التي فرضت وجوب تقديم الناقل لهذه الشهادة عند كل تفتيش تقوم به السلطة المكلفة أو القوة العمومية

و تعتبر وثيقة ثبوتية و قرينة على الوجود ضمان في ذمة المؤمن و ينتهي الضمان بإنهاء سريان تلك الوثيقة ، و كما أن الضمان لا ينحصر فقط في ضمان سلامة الناقل لدفع التعويض المحدد قانونا بل ينصرف لحماية أخرى أقرها المشرع لفائدة ضحايا المصابين بأضرار خطيرة ، و هو الضمان الإجتماعي .

و كما يخرج عن نطاق الضمان الأضرار التي تحصل بخطأ عمدي من الناقل أو تابعيه أي في حال ما كان وقوع الضرر يعود لإهمال الناقل و من في إمرته ، كذلك الأضرار الحاصلة بخطأ من الضحية نفسها⁽¹⁾

كما تخرج عن نطاق الضمان أيضا كل الأمراض التي ترتبط بالحالة الصحية المتدهورة للمسافر و التي تخرج من نطاق التعويض الجزائي و منها حالات الصرع و الهذيان ، والنوبات القلبية و الأمراض التنفسية الجهد الكلوي ، السكري ، و الإنتحار .⁽²⁾

الفرع الثاني : أثر التأمين من المسؤولية

إن العلاقة ما بين التأمين و المسؤولية هي علاقة تفرض نفسها تلقائيا ، و تظهر تلك العلاقة التبادلية بين التأمين و المسؤولية في أن النظامين متقاربان ، فلو كان الهدف إقامة نظام المسؤولية المدنية عموما ، هو ضمان للضحية لتعويضها عن الضرر اللاحق بها و بذلك فالمسؤولية وظيفة وقائية ، و أما التأمين من المسؤولية هو ضمان و أمان في آن واحد ، أي ضمان للمسؤول عن ضرر يحميه من الآثار السلبية التي تلحق ذمته نتيجة مطالبة الضحية له بالتعويض الناجم عن دعوى المسؤولية ، إذ يقيها من احتمال عدم ملائمة المتسبب في الضرر الناجم للحصول عن تعويض و هكذا يؤثر التأمين في فعالية المسؤولية المدنية .⁽³⁾

1 – **ويعكس التأمين آثاره على مسؤولية الناقل الجوي** ، بحسب نظام التأمين عليها في كل من نظام التأمين التلقائي الفردي و تأمين المسؤولية العقدية كما يلي : ففي نظام التأمين التلقائي الفردي الذي يرمه الناقل لفائدة الركاب و يسري في حال تنازل الضحية الراكب أو ذوي حقوقه عن دعوى المسؤولية ، فهذا التأمين يعدل من ركائز مسؤولية الناقل الجوي ، و أما تأمين المسؤولية العقدية للناقل الجوي يؤكد المسؤولية ولا ينفىها .

1 – – Jean Pierre Tosi –Transport aérien – JC – Responsabilité civile – Fasc 460- 2 article 1382-1995-P7 .

2 – طيب عز الدين ، تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي ، دراسة في التشريع الجزائري ، رقم 06/98 ، و التشريعات المقارنة ، كلية الحقوق ، الجزائر رسالة ماجستير ، 2003 ، ص 197 ، 199

3 – أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 436،437 .

2 - إجبارية التأمين و إحلاله محل مسؤولية الناقل الجوي :

هناك قوانين تركت الحرية للناقل إختيار التأمين على مسؤوليته بينما قوانين أخرى فرضت إجبارية تأمين الناقل الجوي لمسؤوليته ، أو إلزام الناقل الركاب بإبرام هذا التأمين كضمان لمسؤوليته كما هو الحال في القانون الأمريكي و الألماني .

أما المشرع الجزائري بموجب قانون الطيران المدني رقم 06/98 ، فقد كان مؤيد لفكرة إجبارية تأمين مسؤولية الناقل الجوي في جميع حالات المسؤولية و هذا طبقا للمادة 117 من هذا القانون ، والتي تستوجب على الناقل أو كل مستغل لطائرة في القطر الجزائري أن يكتب تأميننا يغطي مسؤوليته و جعل المشرع الجزائري التأمين شرطا لممارسة نشاط النقل الجوي في الجزائر ، حيث أنه يفرض عقوبات على عدم التأمين⁽¹⁾

1 - العقوبات في قانون التأمين الجزائري رقم 07/95 المؤرخ في 1995 ابتداء من المواد 102-199 .

المبحث الثاني : دعوى المسؤولية

عندما يخل الناقل بالتزاماته ، والتي فرضها عقد النقل الجوي ، فإن ذلك يرتب ضررا بالركاب ، و أمر بديهي أن يلجأ الأخير للقضاء ، للمطالبة بحقه في التعويض و ذلك جبرا لما لحق به .

و الدعوى القضائية هي سلطة بمنحها القانون ، وتسمح للمضروب اللجوء إلى العدالة لإقتضاء حقوقه⁽¹⁾.

و لقد إهتم التشريع الجوي الداخلي و الدولي بدعوى المسؤولية التي ترفع ضد الناقل الجوي ، حيث وضع لها نظاما و أحكاما تنظمها و تجعلها تتوافق مع مصلحة المضروب و مصلحة الناقل الجوي .

المطلب الأول : أحكام رفع دعوى المسؤولية

و سنتناول دراسة هذا المبحث من خلال ، تحديد الأشخاص الذين لهم الحق في رفع المسؤولية و كذا تحديد المحكمة المختصة بالنظر في دعاوى المسؤولية

الفرع الأول : أطراف الدعوى

أولا : المدعي : و الأصل في رفع الدعوى أنه حق بمنحه القانون ، لكل من لحقه ضرر ، فالمدعي الأصلي هو الذي يرفع هذه الدعوى ضد الناقل الجوي و هو الراكب نفسه الذي لحقه ضرر ، فإن لم يتحقق الضرر أو المصلحة في ذلك فلا يحق للراكب مباشرة دعوى المسؤولية ضد الناقل عملا بقاعدة "لا دعوى بغير مصلحة"⁽²⁾ ، وقد حدد قانون الإجراءات المدنية الجزائري رقم 66-154 شروط رفع دعوى المسؤولية و هذا من خلال المادة 459 التي نصت (أنه لا يجوز لأحد أن يرفع دعوى أمام القضاء ما لم يكن له مصلحة في ذلك) ، فلا بد أن يكون قد لحق الراكب ضرر ، سواءا كان جرحا أو أذى بدني حتى تتحقق فيه صفة المدعي و قد قضت بذلك أيضا المادة 2/24 من اتفاقية فانسوفيا لعام 1929 ، أنه لا يجوز رفع دعوى إلا في الحالات المنصوص عليها في المادة 17 و 19 ، و من هذه الشروط هو تحقق الضرر بالراكب على عكس المادة 2/24 من اتفاقية فانسوفيا التي تجيز إلا للراكب بإقامة دعوى ضد الناقل⁽³⁾ .

1 – Jean Larguler et philippe Conte – Procédure civile – 16^{ème} édition – Dalloz – Paris 1998 – P60,61 .

2 – Jean Larguler et philippe Conte – Procédure civile – 16^{ème} édition – Dalloz – Paris 1998 – P61,67.

3 – يحي أحمد البنا ، المرجع السابق ، ص 311 .

- في حالة وفاة الراكب : لم تحدد اتفاقية فارسوفيا لعام 1929 الأشخاص الذين يحق لهم رفع دعوى المسئولية ، والمطالبة بالتعويض ، وأحالت ذلك للقانون الوطني ، وقد رست معظم القوانين كالقانون المصري و الفرنسي أن حق رفع الدعوى يكون لكل من أصابه ضرر ، سواء الراكب أو الغير و هم ورثة الراكب ، و لهم الحق في دعوتان⁽¹⁾ ، دعوى مورثهم كون الراكب مرتبط بالناقل بعقد أساسه المطالبة بالتعويض، دعوى يرفعها الورثة تتضمن المطالبة بتعويضهم عن الضرر الذي لحقهم بوفاة عائلهم ، و هنا تكون المطالبة على أساس الدعوى التتقصيرية ، وتحديد الأشخاص الذين لهم حق المطالبة يعود لمحكمة دولة الراكب ،⁽²⁾ و طبقا لإتفاقية فارسوفيا لعام 1929 المادة 24 لا يجوز رفع الدعوى في حالة وفاة الراكب إلا وفقا للأوضاع المقررة قانونا فيها ، حيث أنه لو كان بمقدور المسافر المتوفي رفع دعوى فلا تكن إلا دعوى مورثهم حيث تخضع لأحكام اتفاقية فارسوفيا من حيث أساسها التعاقدية.

ثانيا : المدعي عليه : الأصل أن تقام دعوى المسئولية على الناقل نفسه ، لأنه المدعى عليه في هذه الدعوى التي يحركها الراكب ضده ، و المدين في علاقة المسئولية ، الملزم بجبر الضرر الحاصل بالراكب ، ولكن الصعوبة تثار في حالة وفاة الناقل ، وكذا الناقلين المتتابعين ، و الناقلين المتعاقدين و الفعليين ، فضلا عن الرجوع على تابعي الناقل الجوي .

1 : حالة وفاة الناقل : واجهت المادة 32 من اتفاقية مونتريال في حالة وفاة الناقل الجوي و نصت (في حالة وفاة الشخص الذي تقع عليه المسئولية ، يجوز أن تقام دعوى التعويض ، وفقا لأحكام هذه الاتفاقية ضد أصحاب الحقوق الشرعيين في تركته...)⁽³⁾ . كما هو ساري في القوانين الرومانية الجرمانية ، التي تقر برفع دعوى ضد ورثة الناقل في حال وفاته بينما القوانين الأنجلو أمريكية فالأصل فيها هو سقوط دعوى المسئولية بمجرد وفاة المسؤول⁽⁴⁾ .

أما اتفاقية فارسوفيا لعام 1929 فقد حسمت الأمر من خلال الأمر 27 منها أنه (في حالة وفاة المدين تقام دعوى المسئولية في الحدود المقررة من هذه الإتفاقية ضد من يخلفونه)

1 - محمد فريد العريبي ، المرجع السابق ، ص 305

2 - يحيى أحمد البنا ، المرجع السابق ، ص 313 .

3 - هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 264 .

4 - محمد فريد العريبي ، المرجع السابق ، ص 307.308

2 - حالة الناقلين المتتابعين

تضمنت إتفاقية مونتريال أحكاما خاصة بمسؤولية الناقلين المتتابعين و ذلك في حالات النقل الجوي المتتابع ، أي النقل الجوي الذي يتم خلال خطوط جوية مختلفة ، ويتولاه بمقتضى عقد واحد أو عدة عقود ، عدد من الناقلين على طائرهم بالتتابع (1) . كما جاءت المادة 2/3 من إتفاقية فارسوفيا أنه (في عمليات النقل التي يتولاها على التعاقب عدد من الناقلين ، يخضع كل ناقل يكون قد قبل ركابا أو أمتعة أو بضائع للقواعد المقررة في هذه الإتفاقية ...) ، و حسب هذه المادة فإنه يحق للراكب أو خلفه الرجوع بدعوى المسؤولية على الناقل الجوي الذي وقع الحادث أو التأخير في مرحلة النقل لذي تولاه .

3- حالة الناقل المتعاقد و الناقل الفعلي

عاجلت إتفاقية مونتريال حالة النقل بواسطة ناقل متعاقد و ناقل فعلي ، وميزت بين الناقل المتعاقد و هو الذي يتولى إبرام عقد النقل ، و الناقل الفعلي هو الذي يتولى تنفيذ النقل كليا أو جزئيا ، وذلك بإذن من الناقل المتعاقد ، وبشرط ألا ينطبق عليه وصف الناقل المتتابع ، وقد أجازت إتفاقية مونتريال أن ترفع في المادة 45 دعوى المسؤولية على الناقل المتعاقد أو الناقل الفعلي و يكون الخيار للمدعى ، أي الراكب أو المرسل أو المرسل إليه ، كما يكون للناقل الذي ترفع عليه الدعوى الحق في إدخال الناقل الاخر معه فيها على أن تخضع الإجراءات و الآثار المترتبة على ذلك لقانون المحكمة التي تتولى نظر الدعوى (2) .

4 - الرجوع على تابعي الناقل الجوي .

و من خلال تعديل المادة 25 من إتفاقية فارسوفيا في بروتوكول لاهاي لعام 1955 و التي نصت (إذا رفعت الدعوى على تابع الناقل بناء على ضرر مما هو مذكور في هذه الإتفاقية جاز لهذا التابع ، متى أثبت أنه تصرف في تأدية وظيفته أن يستفيد من حدود المسؤولية) ، و يكون رجوع المضرور على أحد تابعي الناقل الجوي على أساس المسؤولية التفصيلية ، لأنه يرتبط معهم بعقد من العقود ، و لذلك جاز لهم التمسك بحدود المسؤولية ، وهو حق منح لهم بنص خاص ، طبقا لنص المادة 1/25 ، من إتفاقية (جوادا لاخار) لعام 1961 ، (3) فالتابع يستفيد من أحكام المسؤولية المحدودة حتى ولو لم يرتكب فعل أو إمتناع عن فعل ، بنية إحداث ضرر ، كما لا يحق للمضرور الحصول على تعويض يزيد على تعويض الحد الأقصى المحدد في إتفاقية فارسوفيا الدولية .

1 - عاطف محمد الفقي ، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لإتفاقية مونتريال 1999 ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، الطبعة الأولى ، سنة 2007 ، ص 235 .

2 - عاطف محمد الفقي ، المرجع السابق ، ص 236 ، 237 .

3 - هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 454 .

الفرع الثاني : المحكمة المختصة :

تحديد المحكمة المختصة يعتبر من المعايير الأساسية لبدء سريان دعوى المسؤولية، التي يبادر برفعها الضحية (الراكب) و لقد نصت المادة 28 من اتفاقية فانسوفيا على تحديد المحكمة المختصة، كما منحت للمدعي الخيار في رفع الدعوى أمام إحدى المحاكم التالية : محكمة موطن الناقل - محكمة المركز الرئيسي لنشاطه - محكمة الجهة التي يكون له فيها منشأة تولت عنه إبرام العقد - محكمة جهة الوصول ، ولقد وضعت المادة 28 شرطا لرفع الدعوى أمام إحدى هذه المحاكم ، و هو أن يكون المدعي قد رفع دعوى المسؤولية أمام قضاء دولة عضوة في إتفاقية فانسوفيا ، فلا يجوز للمدعي أن يقيم دعواه أمام قضاء دولة غير منضمة للإتفاقية ، وإلا أدى إلى تطبيق القانون الوطني لهذه الدولة دون أحكام الإتفاقية ، و كما إنتهجت القوانين الجوية الداخلية للدول المصادقة على إتفاقية فانسوفيا نص المادة 28 فيما يتعلق بقواعد الإختصاص القضائي ، و منها قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 من خلال المادة 155 .

و تعتبر قواعد الإختصاص القضائي المنصوص عليها في المادة 1/28 من إتفاقية فانسوفيا من النظام العام ، إذ تقضي المادة 32 من الإتفاقية (ببطلان كل شرط في عقد النقل الجوي و كل اتفاق سابق على وقوع الضرر .⁽¹⁾) ، وعليه يترتب على إعتبار الإختصاص القضائي من النظام العام ، أن تحديد المحكمة المختصة طبقا لتلك القواعد آثار عدة من أهمها ، أن إجراءات التقاضي تتحدد وفقا لقانون المحكمة المعروض عليها النزاع ، وأيضا تتحدد الأحكام الخاصة بأثر خطأ المضرور على مسؤولية الناقل الجوي في ضوء قانون محكمة المختصة ، وكما أن حساب مواعيد تقادم الدعوى يتحدد كذلك بموجب قانون المحكمة المطروح عليها النزاع و تجب الإشارة أن ترك الخيار للمدعي رفع دعواه أمام عدة محاكم قد يؤدي إلى رفعها أمامها جميعا ، دون إمكانية طلب ضم الدعاوى للإرتباط ، ودون إمكانية فض النزاع الإيجابي في الإختصاص ، والذي يخضع إختصاص كل محكمة إلى سيادة الدولة التابعة لها ، و هذا يعتبر إجحافا بالناقل الجوي ، والذي كان ينبغي على إتفاقية وارسو تداركه .

1 - هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 447،448 .

المطلب الثاني : إنقضاء دعوى المسؤولية

تقتضي عدالة و إستقرار المعاملات ، أن لا يترك عبء دعاوى المسؤولية يستقر طويلا على عاتق الناقل الجوي ، بما يتضمنه من حسامة و إرهاق ، و حتى لا ترتبك أعماله أو تتعطل ، حرصت الأنظمة القانونية على مراعاة مصلحة الناقل ، فمكنت له وسائل فعالة ، يستطيع بهما وضع حد لتلك الدعاوى .

و سنتناول في هذا المطلب هذه الوسائل الدفاعية التي من خلالها يستطيع الناقل ، درء عبء دعاوى المسؤولية عنه من خلال الفرعين : الأول الدفع بعدم قبول الدعوى و الثاني تقادم الدعوى و سقوطها .

الفرع الأول : الدفع بسقوط دعوى المسؤولية وتقادمها

لقد أشارت إتفاقية وارسو لعام 1929 (فارسوفيا) ، على مدة قانونية يتوجب فيها على الراكب أن يرفع دعواه من خلالها ، حيث يشكل عدم إحترامها من قبل الراكب ، دفعا يتمسك به الناقل في مواجهة الراكب و ذلك بوضع حد للدعوى المرفوعة من قبله . لذلك جرى نص المادة 29 من هذه الإتفاقية أنه : - تتقادم دعوى المسؤولية في بحر سنتين و ذلك إعتبارا من تاريخ وصول الطائرة إلى مطار الوصول أو من تاريخ وقف النقل إلا سقط الحق في رفع الدعوى) .

و كما يعين قانون محكمة النزاع طريقة إحتساب المدة الواردة في النص ، حيث المادة 1/29 من إتفاقية وارسو على وجوب رفع دعوى المسؤولية ، إبتداءا من تاريخ بلوغ الطائرة جهة الوصول أو من اليوم الذي كان يتعين فيه وصول الطائرة ، أو من تاريخ وقف النقل و إلا سقط الحق في رفعها ، فلو رفعت الدعوى بعد هذه المدة المحددة وفقا لهذه المادة ، يستطيع الناقل أن يدفع بسقوط الحق في رفعها .

و لقد ثار خلاف فقهي حول التكييف القانوني لهذه المدة ، هل تعتبر فترة سقوط أو تقادم ، فلو تم إعتبارها فترة تقادم ، فيسري عليها أحكام الوقف و الإنقطاع⁽¹⁾ .

فإنجحه الرأي الأول : أن مدة سنتين الواردة في المادة 29 هي مدة تقادم قابلة للوقف و الإنقطاع ، و حجتهم أن دعوى المسؤولية في جميع أنواع النقل الأخرى بري أو بحري كان فكلها تخضع لمدة التقادم ، و يدعمون رأيهم بنص الفقرة الثانية التي تحيل على قانون المحكمة المطروح عليها النزاع ، طريقة حساب السنتين ، أي مدة سنتين الواجب رفع الدعوى فيها هي مدة تقادم و ليس سقوط

أما الرأي الثاني : إعتبرت مدة سنتين بمدة سقوط ، و ذلك تبعا للعبارة الفرنسية التي جاء بها النص (Déchéance) و يعني سقوط الحق في رفع الدعوى ، و هذا الرأي الذي سار عليه القضاء الفرنسي إعتبر مدة سنتين هي مدة سقوط .

أما أغلب قوانين الجوي الداخلية ، فلقد إعتبرت مدة سنتين بمدة تقادم ، خاضعة للوقف و الإنقطاع حسب قوانينها الداخلية⁽¹⁾ .

و هذا ما يلاحظ في قانون التجارة الجديد المصري لعام 1999 و قانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 في المادة 156 التي نصت : (أن دعوى المسؤولية خاضعة للتقادم بممر سنتين ، و يسري حسابها من يوم وصول الطائرة أو اليوم الذي يفترض فيه وصولها للمكان المقصود) ، و المستشف من هذا أن أخذ التشريعات الداخلية بنظام التقادم ، لا السقوط في دعوى المسؤولية المرفوعة يتمشى مع قانون الوقف و الإنقطاع فلكل دولة نظامها ، أما بالنسبة للتشريع الدولي فإعتبر المدة مدة سقوط ، هو رغبته في توحيد قواعد المسؤولية ، لأن إخضاعها للتقادم يعني فرض إختلاف بين القوانين من حيث الوقف و الإنقطاع .

الفرع الثاني : الدفع بعدم قبول الدعوى

الدفع بعدم قبول الدعوى هو من الوسائل الفعالة التي يستعملها المدعى عليه في مواجهة المدعي ، و يشار هذا الدفع في أي مرحلة كانت عليها الدعوى ، ولقد فرضت المادة 26 من اتفاقية وارسو إلتزاما محددًا على عاتق المرسل إليه ، ترتب على الإخلال به جزاء الدفع بعدم قبول المسؤولية المرفوعة ضد الناقل الجوي ، و هذا خاص بتلف الأمتعة أو البضائع ، و بحالة التأخير في نقل الأمتعة و بالتالي لا مجال للدفع بعدم قبول الدعوى في مجال نقل الركاب⁽²⁾ .

1 - أبو زيد رضوان ، المرجع السابق ، ص 426 .

2 - هاني دويدار ، المرجع السابق ، ص 456

إشارة التشريع الجوي الدولي للدفع كان بداية من اتفاقية فارسوفيا 1929 ، التي حصرت التمسك به في مجال مسؤولية الناقل عن الأضرار الحاصلة بالبضائع و الأمتعة المسجلة دون المسؤولية عن الأضرار البدنية و الوفاة الحاصلة بالراكب، و هذا يعود إلى رغبة و هدف الاتفاقية من أجل ضمان حقوق الركاب المتضررين ، حيث أن الموقف المتبع من اتفاقية وارسو في عدم التمسك الناقل بالدفع لعدم قبول الدعوى في مواجهة اركاب ، و هو ما أشارت إليه التشريعات اللاحقة لإتفاقية وارسو ، خاصة بروتوكول جواتيمالاسيتي 1971 و مونتريال 1999 ، حيث كان هدفهم هو ضمان حماية كافية لجمهور الركاب ، و حتى التشريعات الجوية الداخلية كقانون الطيران المدني الجزائري رقم 06/98 في المادة 152 منه و القانون التجاري المصري 1999 لم يمنحوا للناقل حق التمسك بالدفع بعدم قبول الدعوى في دعاوى التي ترفع من طرف الركاب⁽¹⁾

/

1 – بشار ياسمينية ، المرجع السابق ، ص 141 .

خلاصة الفصل الثاني:

وكخلاصة لهذا الفصل يمكن القول أن هناك أحكام إجرائية ينبغي على الناقل الجوي للركاب القيام بها، وهذه الأحكام تتلخص في التعويض والتأمين ، حيث يلتزم الناقل بدفع التعويض للضحية في حالة ما إذا كان الضرر الناجم عن الحادث الجوي ضرر كان أم جرح أو أذى بدني لحق به، أما التأمين فإنه يحمي الناقل الجوي من المطالبات بالتعويض الضخمة الملاحق بها من قبل الضحايا من جهة ومن جهة أخرى يحمي الراكب بالتعويض له عن الأضرار التي ألحقت به.

وبالإضافة إلى نظام التعويض، هناك إجراء ثاني حيث لا تتم المطالبة بالتعويض إلا به وهذا الإجراء هو إجراء قضائي يتجسد في دعوى المسؤولية.

الخلافة

لقد إهتم المجتمع الدولي من أجل وضع قواعد قانونية موحدة ، تنظم أحكام النقل الجوي وخاصة مسؤولية الناقل الجوي ، حيث أن المجال الخصب للمنازعات بين الناقلين الجويين و العملاء من ركاب و شاحنين ، و ذلك على نحو يحقق الحماية التشريعية و الإقتصادية لمؤسسات النقل الجوي من جهة ، و حتى تنمو و تزدهر و يحقق مصالح العملاء من جهة ثانية .

و بما أن دراستنا بالنسبة لهذا النوع من النقل تقتصر على مسؤولية الناقل الجوي للركاب ، و بعد إستعراض الموضوع من خلال هذه الدراسة ، إستنتجت أن أحكام هذه المسؤولية لم تعرف الإستقرار و لم تشهد إلا التعديل خاصة على المستوى الدولي ، و بالرغم من المساعي الحثيثة لتلك التشريعات الجوية الدولية لتوحيد أحكام مسؤولية الناقل الجوي سواء الأحكام الموضوعية و الأحكام الإجرائية الأحكام الموضوعية و الأحكام الإجرائية ، إلا أنها لم تصل إلى وحدة مطلقة لتلك القواعد ، فقد كانت وحدة نسبية ، ولم تحقق الموازنة الفعلية بين مصالح كل من الناقل و الراكب .

و أهم النتائج المتوصل إليها :

أن أول مظاهر هذا الإهتمام كانت معاهدة فارسوفيا 1929 بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي و التي حظيت بإقبال دولي كبير ، و أعتبرت بحق أشهر معاهدات القانون الخاص ، و لقد عرفت قواعد مسؤولية الناقل الجوي الإستقرار في مبادئها الأساسية ، كونها أنها مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل الجوي الذي تبنى منه إلتزامات تقع على عاتق الناقل الجوي و من أهمها الإلتزام بالسلامة و الإلتزام بالنقل في الميعاد ، فكل حادث يقع على متن الطائرة أو أثناء عمليات الصعود و الهبوط و ينتج عنه ضرر بالراكب يعتبر إخلالا بالإلتزام بالسلامة المتمثل في وصول الراكب سليما معافى إلى المكان المتفق عليه في عقد النقل ، و تكون مسؤولية الناقل تقصيرية متى إنعدم العقد ، كما هو الحال في مسؤوليته في النقل بالجمان .

كما أن اتفاقية فارسوفيا إستقرت على مبدأ آخر ، وهو مبدأ الحد الأقصى للتعويض ، فمتى كان الناقل حسن النية إستفاد من الحدود القصوى للتعويض المنصوص عليها في التشريع الجوي الدولي ، أما إن كان سيء النية فإن مسؤوليته تكون غير محدودة مما قد يعرضه لتحمل مبالغ تعويض ضخمة .

رغم أن المبادئ التي جاءت بها اتفاقية فارسوفيا قد عرفت الوحدة والإستقرار ، إلا أن هذا الإستقرار لم يشمل جميع أحكام

مسؤولية الناقل الجوي

و أهم التعديلات التي شهدتها أحكام مسؤولية الناقل الجوي الدولي ، بداية كان أساس مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية فارسوفيا 1929 يتركز على فكرة الخطأ المفترض في ظل نظام المسؤولية الشخصية ، هذا الأساس تم تعديله ، في كل من اتفاق مونتريال لسنة 1966 ، وبروتوكول جواتيمالا سيتي 1971 ، اللذان تجاوزا فكرة الخطأ المفترض كأساس لمسؤولية الناقل الجوي إلى مساءلة الناقل تقوم بقوة القانون ، فالناقل و حسب هذا التعديل ضامنا لمخاطر الجو ، مما يجعل مسؤوليته مطلقة بمجرد وقوع و تحقق الضرر .

و شهدت أيضا مبالغ الحد الأقصى للتعويض تعديلا ، و كانت الحجة هو توحيد مبالغ التعويض لتحقيق تكافؤ الفرص لجميع الركاب أو من أجل تحقيق حماية أكبر للركاب ، فحددت مبالغ التعويض في المسؤولية عن الأضرار الحاصلة بالركاب ب 150 ألف فرنك ، ثم كان بروتوكول لاهاي 1955 والذي قام بمضاعفة الحد الأقصى للتعويض ب 250 ألف فرنك و التي يمكن دفعها على شكل إجمالي أو في شكل ربع ، و جاء اتفاق مونتريال و الذي ارتفع بالحد الأقصى لتعويض إلى تسعة أضعاف الحد الذي قرره اتفاقية فارسوفيا إلى 75 ألف دولار أمريكي ، و تواصل التعديل في بروتوكول جواتيمالا سيتي لعام 1971 حتى وصل الحد الأقصى للتعويض عن الأضرار الحاصلة بالركاب لـ مليون و خمسمائة ألف فرنك .

و نظرا لتعدد التشريعات الجوية الدولية التي لم تصل للأهداف التي كان مرجو تحقيقها من اتفاقية فارسوفيا الأمر الذي كان سيؤدي إلى فوضى تشريعية هائلة تشيع الإضطراب في المراكز القانونية ، و هكذا وصل الأمر لنهايته إلى أن أصبحت القواعد القانونية المأمول تطبيقها على مسؤولية الناقل الجوي بمثابة بناء تاهت معالمه ، مما إستوجب ضرورة إعادة النظر و ذلك عن طريق وضع اتفاقية دولية جديدة و كانت اتفاقية مونتريال و التي جعلت مسؤولية الناقل الجوي موضوعية في حال كانت قيمة الضرر اللاحق بالراكب تساوي أو أقل من 100 ألف وحدة سحب خاصة ، و في حال كانت أكثر من 100 ألف فالمسؤولية هنا شخصية قوامها الخطأ ، وقد سعت هذه الإتفاقية قواعد النقل الجوي الدولي بصياغة جديدة ، و دخلت حيز التطبيق في 2003/11/04 بعد مصادقة 30 دولة ، ورغم محاولات كل هذه التشريعات الجوية من أجل إبداء وجهة موحدة لقواعد مسؤولية الناقل الجوي إلا لتحقيق وحدة مطلقة لتلك القواعد ، وذلك لتلك المفاهيم في نظام المسؤولية التي شهدت فراغا قانونيا على مستوى اتفاقية فارسوفيا .

أما بالنسبة لتأثر القوانين الداخلية بتلك التطورات الدولية ، نجد أن كثير من الدول ما يزال متمسكا بأحكام و قواعد المسؤولية المنصوص عليها في اتفاقية فارسوفيا ، فقد إستوتحت أحكام قوانينها الجوية الداخلية منها ، حيث نجد أن المشرع الجزائري من خلال وضعه لقانون الطيران المدني رقم 98-06 ظل متمسكا بنفس نظام المسؤولية في اتفاقية فارسوفيا إلى يومنا هذا ، فالمسؤولية في قانون الطيران ---المدني الجزائري قائمة على الخطأ المفترض التي يتحمل فيها الناقل عبء قرينة نفي المسؤولية عنه ، وذلك بإثبات اتخاذه و تابعيه كافة التدابير الضرورية لتفادي وقوع الضرر أو إثبات إستحالتهم لإتخاذ تلك التدابير ، و هناك بعض الدول من تجاوز نظام المسؤولية الواردة في اتفاقية فارسوفيا المعدلة ببروتوكول لاهاي إلى التعديل الساري عليه بموجب اتفاقية مونتريال 1999 و هو ما كان عليه الحال في كل من قانون الطيران الفرنسي و قانون الطيران المصري .

و منه نستطيع القول أن مسؤولية الناقل الجوي عرفت وحدة نسبية لأحكامها و لم تكن مطلقة ، لأنها إستقرت على المبادئ الأساسية للمسؤولية الواردة في اتفاقية فارسوفيا ، ، فهي لم توحد كافة القوانين بحجة إحالتها إلى القوانين الوطنية أو حتى القضاء و الفقه لإيجاد حلول لها ، فكثرة التعديلات أثرت سلبا على وحدة قواعد مسؤولية الناقل الجوي ، و كان أمام المشرع الجوي الدولي مراعاة ما يحقق الوحدة المطلقة لقواعد مسؤولية الناقل الجوي للركاب لذلك قامت بـ:

تشكيل هيئة دولية تتولى تفسير المفاهيم التي شهدت فراغا في تلك التشريعات الجوية الدولية .

و كما قامت بإصدار تشريع موحد لقواعد مسؤولية الناقل الجوي ، يضع فيه أحكاما تتوافق مع كل المفاهيم في النظم القانونية الداخلية للدول و أن يلغي به كل التشريعات السابقة .

تشكيل هيئة دولية للتأمين من مسؤولية الناقل الجوي الدولي حتى تتحقق للضحايا الركاب تلك التعويضات المطالب بها . إضافة إلى أن رغبتها في كل تلك التشريعات الجوية هو محاولة منها تحقيق الموازنة بين كل من مصالح الركاب و مصالح الناقل الجوي حتى تضمن حسن سير مرفق النقل، لكن تلك الموازنة قلما تحققت نظرا لهيمنة شركة الطيران من فرضها عقود الإذعان على الراكب و من تحديد مسؤولية الناقل الجوي بحدود قصوى للتعويض ، و من جهة أخرى تقييد الناقل بشروط منها عدم إمكانية وضع اتفاقات الإعفاء من المسؤولية ، أو خفض مبالغ التعويض إلى حد أدنى عن الحد الأقصى ، فكل ذلك يجعل الموازنة بين مصالح الركاب و الناقل موازنة نسبية .

و نأمل في الأخير أن يفرض المشرعين الجويين ، نظاما جديدا لمسؤولية الناقل الجوي للركاب ، ذا وحدة مطلقة لقواعده ، لضمان حماية أكبر للركاب ، خاصة و نحن اليوم في عصر كثرت فيه الإعتداءات الإرهابية ، و عمليات الإختطاف .

قائمة المراجع

فئة المراجع

المراجع باللغة العربية :

- أبو زيد رضوان ، قانون الطيران التجاري ، دار الفكر العربي ، مصر طبعة 1966
- ثروت أنيس الأسيوطي ، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، دار النهضة العربية، طبعة ، 1966 .
- جلال وفاء محمددين ، تشديد مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار الحاصلة للمسافرين ، دراسة في القضاء الأمريكي ، دار الجامعة الجديد ، الإسكندرية ، ط 1995 .
- خليل أحمد حسن قادة ، الوجيز في شرح القانون المدني الجزائري ، ج1، مصادر الالتزام ، ط 1994
- سليمان مرقس، الوافي في شرح القانون المدني ، المجلد الأول ، مصر الجديدة ، ط 1988 .
- طالب موسى حسن ، القانون الجوي الدولي ، مكتبة دار الثقافة للنشر و التوزيع عمان .الأردن ، طبعة 1997 .
- عبد الرزاق أحمد السنهوري ، الوسيط في شرح القانون المدني ، نظرية الإلتزام بوجه عام ، ج1/ مصادر الإلتزام ، دار النشر للجامعة المصرية ، / طبعة 1952 .
- عبد الحميد الشواربي، القانون التجاري، العقود التجارية، دار المعارف ، الإسكندرية ، مصر .
- عبد الرزاق بن خروف ، التأمينات الخاصة في التشريع الجزائري ، ج1 ، التأمينات البرية ، مطبعة حيرد ، طبعة 1998 .
- عاطف محمد الفتحي ، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقا لإتفاقية مونتريال 1999 ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، الطبعة الأولى سنة 2007
- د /محمد فريد العربي،و د/ محمد السيد الفتحي ، القانون البحري و الجوي ، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت ، ط 1 سنة 2005
- محمد فريد العربي، القانون الجوي ، النقل الجوي الداخلي و الدولي ، دار المطبوعات الجامعية ، مصر، ط ،2002
- هشام فضلى ، مسؤولية الناقل الجوي ، على الصعيدين الدولي و الداخلي ، دراسة في إتفاقية مونتريال 1999 و قانون التجارة الجديد ، ط 1، 2005 ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، الاسكندرية .

- هاني دويدار، قانون الطيران التجاري ، دار الجامعة الجديدة للنشر ، مصر ، طبعة 2002 .

- يحي أحمد البنا ، الإرهاب الدولي و مسؤولية شركة الطيران ، دار المعارف الإسكندرية ، طبعة 1994 .

- يعقوب يوسف صرخو، العقود التجارية ، دار الكتب، الكويت ، ط 1986

الرسائل :

- التليل عبد الستار ، الأسباب القانونية لدفع مسؤولية الناقل الجوي ، رسالة ماجستير ، الجزائر، 1974

- بشار ياسمينية ، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير في الحقوق ، فرع العقود و المسؤولية ، كسؤولية الناقل الجوي للركاب ، سنة ص، 2009، 2008 .

- طيب عز الدين ، تأمين المسؤولية المدنية للناقل الجوي ، دراسة في التشريع الجزائري ، رقم 06/98 ، و التشريعات المقارنة ، كلية الحقوق ، الجزائر رسالة ماجستير ، 2003

المقالات :

- أبو زيد علي المتيت ، التكييف القانوني لمسؤولية الناقل على سبيل المجاملة ، مجلة قضايا حكومية ، العدد الرابع ، السنة السادسة .
الاتفاقيات الدولية :

- اتفاقية فارسوفيا الدولية ، لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي ، الموقع في فارسوفيا بتاريخ 12/10/1929 ، المتضمنة 141 مادة دخلت حيز التطبيق في 13/02/1933 و المصادق عليها من قبل الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 02 مارس 1964 .

- بروتوكول لاهاي "Lahay" المعدل لبعض مواد اتفاقية فارسوفيا الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي ، الموقع بتاريخ 28/09/1955 ، في لاهاي ، دخلت حيز النفاذ بتاريخ 10/08/1963 المصادق عليها من قبل الجزائر بموجب المرسوم رقم 64-74 المؤرخ في 02 مارس 1964

- اتفاقية جوادالاحار المكملة لاتفاقية فارسوفيا ، و المتعلقة بالنقل الجوي الدولي الذي يقوم به شخص غير الناقل المتعاقد و الموقع بتاريخ 18/09/1961 ، دخلت حيز النفاذ في 01/05/1964 المصادق عليها من قبل الجزائر بموجب الأمر 65-267 المؤرخ في 25 أكتوبر 1965

- اتفاق مونتريال المعدل لأحكام اتفاقية فارسوفيا الموقع في 04/05/1966 .

- بروتوكول جواتيمالاسيتي سيتي ، المعدل لكل من أحكام اتفاقية فارسوفيا و بروتوكول لاهاي الموقع في 08/03/1971 .

اتفاقية مونتريال لتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة بمدينة مونتريال ، بتاريخ 1999/05/28 ، دخلت حيز النفاذ بعد المصادقة عليها من قبل 30 دولة في 2003/01/04 .

التشريعات الداخلية

- قانون الطيران المدني الجزائري ، رقم 06/98 الصادر بتاريخ 27 جوان 1998 ، و المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني الملكية للطباعة و الإعلام و النشر و التوزيع الجزائر ، 1998 ، الجريدة الرسمية ، ع 13 .

- قانون التأمينات المدني الجزائري ، الصادر بموجب الأمر 75-58 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 ، الديوان الوطني للمطبوعات الجامعية ، 1999 .

- قانون الاجراءات المدنية الجزائري ، الصادر بموجب الأمر رقم 66-154 ، المؤرخ في 8 جوان 1966 ، ديوان المطبوعات الجامعية 1996 ، المعدل بموجب القانون 08-09 المؤرخ في 25 فيفري 2008 .

- قانون المدني الطيران المصري ، رقم 28-81 الصادر بتاريخ 9 أبريل 1981 ، الجريدة الرسمية ، ع 13 .

المراجع باللغة الفرنسية

Les ouvrages

- Daniel Lureau –La responsabilité du transport aérien – lois national et convention de Varsovie –E
- Juglart Michelle – Traite alimentaire de droit aérien français ,1989
- Jean pierr Tosi –La resposabilité du transporteur aérien–librairie technique,LITEC 1978 .
- Phillippe Malaurie – Les obligations –Paris 1998

Thésés

–SISSILI Jacque – La notoin de faute dans la convention de Varsovie – Thèse de doctorat Lausanne

France 1961

Articles

- Abdelaziz boudjellel–La responsabilité du transporteur aérien –1^{et} forum des transports –revue le phare MARS 2001
- Jean pierr Tosi –La resposabilité du transporteur aérien–JCCIV ART 1382 a 1386–Fasc460–1,d 1995
- Jean pierr Tosi –La resposabilité du transporteur aérien–JCCIV ART 1382 a 1386–Fasc460–2, 1995

الملاحق
الملاحق

الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة النقل الجوي الدولي فارسوفيا (Varsovie)

المؤرخة في 12 أكتوبر 1929

الفصل الثالث المتعلق بمسؤولية الناقل

Article 17 :

Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de mort, de blessure ou de toute autre lésion corporelle subie par un voyageur lorsque l'accident qui a causé le dommage s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement et de débarquement.

Article 18 :

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés ou de marchandises lorsque l'événement qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2. Le transport aérien, au sens de l'alinéa précédent, comprend la période pendant laquelle les bagages ou marchandises se trouvent sous la garde du transporteur, que ce soit dans un aérodrome ou à bord d'un aéronef ou dans un lieu quelconque en cas d'atterrissage en dehors d'un aérodrome.

3. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou fluvial effectué en dehors d'un aérodrome. Toutefois lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve contraire, résulter d'un événement survenu pendant le transport aérien.

Article 19 :

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de voyageurs, bagages ou marchandises.

Article 20 :

1. Le transporteur n'est pas responsable s'il prouve que lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il leur était impossible de les prendre.

2. Dans les transports de marchandises et de bagages, le transporteur n'est pas responsable, s'il prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite de l'aéronef ou de navigation, et que, à tous autres égards, lui et ses préposés ont pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage.

. **Article 21** : le cas où le transporteur fait la preuve que la faute de la personne lésée a causé le dommage ou y a contribué, le tribunal pourra, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي
وقعت في 28 أيار عام 1999 في مونتريال

Article 17 :

1. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages. Dans le cas des bagages non enregistrés, notamment des effets personnels, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires.

3. Si le transporteur admet la perte des bagages enregistrés ou si les bagages enregistrés ne sont pas arrivés à destination dans les vingt et un jours qui suivent la date à laquelle ils auraient dû arriver, le passager est autorisé à faire valoir contre le transporteur les droits qui découlent du contrat de transport. 4. Sous réserve de dispositions contraires, dans la présente convention le terme « bagages » désigne les bagages enregistrés aussi bien que les bagages non enregistrés.

Article 18

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit, et dans la mesure où il établit, que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte de l'un ou de plusieurs des faits suivants : a) la nature ou le vice propre de la marchandise ; b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés ou mandataires ; c) un fait de guerre ou un conflit armé ; d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

3. Le transport aérien, au sens du paragraphe 1 du présent article, comprend la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur. 4. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou par voie d'eau intérieure effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve du contraire, résulter d'un fait survenu pendant le transport aérien. Si, sans le consentement de l'expéditeur, le transporteur

remplace en totalité ou en partie le transport convenu dans l'entente conclue entre les parties comme étant le transport par voie aérienne, par un autre mode de transport, ce transport par un autre mode sera considéré comme faisant partie de la période du transport aérien.

Article 19 :

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.

Article 20 :

Dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé le dommage ou y a contribué. Lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager, en raison de la mort ou d'une lésion subie par ce dernier, le transporteur est également exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de ce passager a causé le

Article 21 :

Article 21 - Indemnisation en cas de mort ou de lésion subie par le passager 1. Pour les dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 et ne dépassant pas 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité. 2. Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 dans la mesure où ils dépassent 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, s'il prouve : a) que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, ou b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers.

Article 22 :

- Limites de responsabilité relatives aux retards, aux bagages et aux marchandises

1. En cas de dommage subi par des passagers résultant d'un retard, aux termes de l'article 19, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4 150 droits de tirage spéciaux par passager.

2. Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 1 000 droits de tirage spéciaux par passager, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme

supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison.

3. Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard, est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une somme supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

4. En cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la destruction, la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien ou par le même récépissé ou, en l'absence de ces documents, par les mêmes indications consignées par les autres moyens visés à l'article 4, paragraphe 2, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

5. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés ou de mandataires, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

6. Les limites fixées par l'article 21 et par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais de procès exposés par le demandeur, intérêts compris. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

حكم محكمة الجزائر الصادر في قضية تحطم طائرة تمنراست

الصادر في 06-06-2006 عن محكمة سيدي أمحمد

بتاريخ 2003/03/06 على الساعة الثانية زوالا و 14 دقيقة و 52 ثانية ، وقع حادث الطائرة من نوع بوينغ 737-200 التابعة للخطوط الجوية الجزائرية ، عند إقلاعها بلحظات من مطار تمنراست ، بإتجاه الجزائر العاصمة أدى الحادث إلى وفاة 79 راكب و 6 من أعضاء الطاقم ، أحيل ملف الحادث إلى لجنة التحريات لتحريـر التقرير الرسمي ، للتحقيق بعدها أحيـلت القضية إلى محكمة الجزائر ، سيدي أمحمد من قبل عائلات الضحايا لمطالبة الخطوط الجوية الجزائرية بـجبر الضرر اللاحق بهم ، فصدر حكم محكمة سيدي أمحمد بتاريخ 06-06-2006 قضى في الدعوى بما يلي :

- أن المحكمة المختصة هي محكمة المكان بإعتبار أن المقرر الرئيسي للمدعى عليها "الخطوط الجوية الجزائرية" كائن بالجزائر و ذلك طبقا لما تنص عليه المادة 155 من قانون 06-98

- حيث قررت المحكمة عدم سريان حدود المسؤولية على المدعى عليها كون أن السلوك الذي إتخذه الطيارين عند حدوث العطب و التحضير اللاسطحي للطيران ، أخطاء تترتب عليها عدم سريان حدود المسؤولية المحددة في قانون الطيران المدني رقم 06-98 - وفيما يخص تعويض الضحايا فقد إتمدت القاعدة العامة في التعويض "التعويض بقدر الضرر" كون أن المسؤولية غير محدودة للناقل الجوي .

- كما قضت المحكمة أن التعويض المستحق للمدعين لا يعتبر تركة لكونه لم ينشأ عند حياة المرحوم و هو الراكب المتوفى فتم توزيع مبلغ التعويض على كل فرد من ذوي الحقوق حسب درجة القرابة و حسب الضرر الفعلي الذي نتج لكل واحد منهم فقضت للأرملة مبلغ 2.000.000 دج ، و للأُم مبلغ 1.500.000 دج ، و للـبنت 1.500.000 دج ، و للأخوة و الأخوات مبلغ 1.000.00 دج.